



Statens vegvesen

Tredje førerkortdirektiv

Høring om forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m.
Høringsoppsummering

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
9. mars 2011

HØRINGSOPPSUMMERING – FORSKRIFT OM KRAV TIL FØRERPRØVESENSORER M.M.

Vegdirektoratet sendte 30. august 2010 forslag til forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m. til offentlig høring. Bakgrunnen for forslaget er tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF). Forslaget må til for at førerkortdirektivets vedlegg IV skal bli gjennomført i norsk rett. Høringsfristen var 1. desember 2010.

Høringen ble sendt til 75 instanser for uttalelser. Liste over høringsinstansene var vedlagt høringen. Det har kommet inn 24 hørings svar.

Følgende 11 instanser har ingen merknader til høring av forslaget:

Politidirektoratet
Politihøgskolen
Buskerud fylkeskommune; Samferdselsavdelingen
Datatilsynet
Justis- og politidepartementet
Høgskolen i Akershus
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Kunnskapsdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet
Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Arbeidstilsynet

Fra følgende 13 instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Statens vegvesen Region nord
Statens vegvesen Region midt
Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Nord-Trøndelag (FTU Nord-Trøndelag)
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region vest
Fylkets trafikksikkerhetsutvalg i Sør-Trøndelag (FTU Sør-Trøndelag)
Statens vegvesen Region øst
Vegvesenets Trafikk- Tekniske Forening (VTTF)
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)
Hedmark Fylkeskommune
Trygg Trafikk
Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT)
Trafikkforum

I del I om forslag som følge av tredje førerkortdirektiv, oppsummeres høringsinnspillene kronologisk etter paragrafenes inndeling. Innspill rettet til høringsnotatet er tatt inn under forskriftens paragrafer så godt det lar seg gjøre. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hver paragraf. Det gis ikke kommentarer til de paragrafene det ikke er kommet inn høringsinnspill til eller vi ikke har gjort endringer på. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse for det enkelte tema.

I del II er fastsatt forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m. vedlagt.

DEL I

FORSLAG SOM FØLGE AV TREDJE FØRERKORTDIREKTIV - OPPSUMMERING AV HØRINGSINNSPILLENE MED KOMMENTARER

Generelle kommentarer

Region midt synes det er viktig å kvalitetssikre arbeidet til sensorene. De mener økt fokus på vedlikehold av sensorkompetanse vil gi en mer helhetlig skolering og føre til økt likebehandling.

Region vest støtter forslaget slik det foreligger og ønsker endringene velkommen. De mener forslaget representerer et faglig kvalitetsløft for sensorene og sikrer et jevnere kompetansenivå generelt. De mener også at forslaget medfører sterkere fokus på selve vurderingen, som er det sentrale elementet i yrkesutøvelsen.

Region øst ser positivt på at det blir en felles struktur på kvalitetssikring av sensorenes kompetanse og ønsker forskriften velkommen.

VTF er enige i de fleste forslagene til forskriften.

ATL støtter det fremlagte forslaget om opplæring av førerprøvesensorer.

Hedmark Fylkeskommune synes det er svært viktig å sikre at kompetansen blant sensorene er høy, fordi det er de som skal godkjenne fremtidens trafikanter. Fylkeskommunen er positiv til hyppig etterutdanning og kontroll ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

Trygg Trafikk mener det er heldig med forskriftsfestede krav til førerprøvesensorer. Dette gir en formell kompetanse som igjen gir bedre kvalitet i arbeidet hos sensorene. Dette gir også en yrkesmessig anseelse og et bedre omdømme.

Trafikkforum er fornøyd med at det stilles tydelige krav til grunnutdanning, etterutdanning og kvalitetskontroll av førerprøvesensorer. Det gir et solid europeisk løft at EU satser på kompetanse og opplæring. Det er en kjensgjerning at innhold og krav til eksamen er svært styrende for nivået i opplæringen.

Trafikkforum er positiv til hele forslaget og opplever at det har et godt innhold og en god struktur. De er særlig positive til at det flere steder stilles strengere krav enn minimumskravene som er satt i direktivet.

§ 2 Definisjoner

Region nord ønsker å endre noe på definisjonen i bokstav d. De foreslår ”*vurdering av kjøreferdigheter for personer med funksjonshemming og personer som har eller kan ha helsesvekkelse*”.

Vegdirektoratets kommentar

Dette forslaget tas til følge. En slik endring gjør formuleringen mer presis.

I tillegg har vi føyd til en definisjon av ”observasjon” i § 15, slik at det er tydeligere hva dette innebærer. Vi har også tatt inn et nytt annet ledd hvor vi viser til definisjonene i trafikkopplæringsforskriften slik at vi dekker alle øvrige relevante definisjoner.

§ 3 Generelle krav

Region nord mener det i første setning må forskriftsfestes hvem som skal godkjenne en førerprøvesensor eller henvises til § 16.

Region nord synes utdanningsgrunnlaget i § 3 annet ledd bokstav c er noe lavt, og de ønsker at utdanningsnivået økes til minst like mange studiepoeng som toårig høgskole innenfor relevante fag.

Når det gjelder bokstav e, ønsker de en avklaring med hensyn til om en person kan ha permisjon fra en trafikkskole og samtidig virke som sensor. Regionen reiser spørsmålet om det skal settes en viss karantenetid, eller om vedkommende må ha avsluttet arbeidsforholdet til trafikkskolen.

Videre støttes forslaget om helsekrav for sensorer i bokstav f på lik linje med førerrett i klasse D.

Region midt kommenterer at for å utøve sensorrollen må den enkelte ha et minimum av formell kompetanse, trafikkfaglig bakgrunn og personlig egnethet. I dag tilfredsstiller trafikklærere disse behovene best. I forhold til den fremtidige grunnutdanningen av sensorer, ser de imidlertid at det fullt mulig kan rekrutteres sensorer fra andre områder enn trafikklærerbransjen. De mener det kan være en fordel at man ikke er pedagogisk farget.

De ser både ulemper og fordeler med å senke minimumskravet i bokstav c. Med et lavere minstekrav til utdanning vil dette svekke sensoryrket som profesjon, men tror samtidig noe av statusen vil komme tilbake gjennom spesialkompetanse innen vurdering. Rekruttering vil bli lettere fra andre områder enn trafikklærerbransjen.

Region midt er også opptatt av at sensorene som rekrutteres innehar personlig egnethet og ikke bare de nødvendige kvalifikasjoner. De ønsker at vi ser på muligheten for å sette en prøvetid på et halvt år etter fullendt opplæring.

Tilslutt foreslår de en økning i bokstav b fra tre til fem år på bakgrunn av at mer erfaring gir bedre innsikt.

FTU Nord-Trøndelag stiller seg bak forslaget fra Region midt, hvor det påpekes at det å akseptere sensorer med utdanning fra videregående skole, ikke fra høyskole, svekker grunnideen om å stille høyere krav til kompetanse. Det kan i verste fall føre til en "nedvurdering" av sensorenes status og rolle. De stiller spørsmål ved at kravet til utdanning av sensorer skal være lavere enn utdanning av trafikklærere.

FTU mener det er viktig at sensorer har en bred og god erfaring, og utdanning for å vurdere nye sjåførere som skal ut i trafikken.

Region sør har kommentert til bokstav c at de mener det må stilles minimum samme krav til sensorer som til trafikklærere. Det er av hensyn til status, autoritet og kompetanse. Grunnutdanningen vil bli svært krevende for en med kun videregående skole og ikke pedagogisk bakgrunn. De foreslår derfor som krav minst trafikklærergodkjenning eller høyskoleutdanning med pedagogikk i studiet.

Når det gjelder bokstav f er Region sør av den oppfatning at det er unødvendig å stille helsekrav som for klasse D. Utgangspunktet er at sensor ikke er fører av kjøretøyet og at det derfor kan stilles differensierte helsekrav. De mener det må være tilstrekkelig at sensor må ha førerrett for hver enkelt klasse man kjører prøver i og dermed oppfyller helsekravet i den aktuelle klassen.

FTU Sør-Trøndelag ønsker at det skal være krav om samme utdanningsnivå til sensorer som til trafikklærere, det vil si enten trafikklærerutdanning eller annen relevant toårig utdanning. Dette kravet må gjelde samtlige førerkortklasser. Samtidig er det viktig at sensorene får relevant etterutdanning. FTU ber om at det iverksettes tiltak for å sikre tilgang til et høyt nok antall sensorer.

Region øst kommenterer til bokstav f at de mener det er viktig at sensorene har helse som er forenlig med den jobben de gjør som sensor og støtter derfor forslaget.

VTF ønsker at minstealderen i bokstav b økes fra 23 år til 25 år av hensyn til modenhet og holdninger. De viser til at unge mennesker i alderen 15 til 24 år er den mest ulykkesutsatte gruppen trafikanter vi har.

Når det gjelder utdanningsnivået i bokstav c, mener de at krav om høyskoleutdanning eller annen relevant utdanning er nødvendig. Alternativer til trafikklærerutdanning kan være pedagogikk, psykologi eller lignende. Dette er av hensyn til sensor som yrke og autoritet, samt at holdninger og kompetanse opprettholdes i videre arbeid mot 0-visjonen.

VTF ønsker at helsekravet i bokstav f må gjelde ved ansettelse, og at det må tas hensyn til sensorer som mister muligheten til å fylle kravet. Subsidiert foreslår de at helsekravet skal gjelde den førerkortklassen som sensor skal vurdere.

ATL synes også at minstekravet til utdanning er noe lavt, men regner med at den aktuelle gruppen i stor utstrekning har tilleggsutdannelse eller relevant realkompetanse.

Hedmark Fylkeskommune støtter forslaget om minimumskravet til utdanning i bokstav c i og med at det stilles krav om sensorspesifikk grunnutdanning, at det kreves en viss alder og minst 3 års erfaring som bilfører.

Kravet i bokstav e om at sensor ikke skal være trafikklærer samtidig som man er sensor virker fornuftig med tanke på spørsmål om habilitet.

Trygg Trafikk synes tre år er for kort tid når det gjelder føreretten i bokstav a. Det kan være en utfordring å skulle dokumentere hvor mye kjøreefaring man har fra klasse B.

Når det gjelder bokstav c stiller Trygg Trafikk spørsmål om hvilke konsekvenser det kan få dersom man setter lavere krav til sensorene. De mener det ikke tjener trafikksikkerheten å lempe på utdanningskravet, og at det er betenkelig å senke kravene for å kunne bruke flere som sensorer. De støtter derfor ikke dette forslaget.

De mener også at trafikklærere kan være gode førerprøvesensorer med nødvendig utdanning og opplæring, og at de derfor ikke ser noen grunn til å utelukke de som er yrkesaktive som trafikklærere i bokstav e.

Trygg Trafikk er positiv til og støtter forslaget til helsekravet i bokstav f.

HiNT har redegjort for sitt syn vedrørende behov for nivåheving for sensorgruppen og er derfor uenig i forslaget i bokstav c. De tviler også på at det finnes andre utdanningsinstitusjoner der sensorene innehar lavere formell kompetanse enn lærerne som underviser. I høringssvaret har HiNT argumentert for at den norske opplæringsmodellen krever sensorer med høy faglig tyngde dersom de skal bidra til 0-visjonsarbeidet og nå de omfattende målene som føreropplæringen legger opp til.

HiNT støtter forslaget til bokstav d, særlig om krav til spesiell grunnutdanning for hver førerkortklasse.

De støtter også forslaget i bokstav e, men anbefaler også at Vegdirektoratet avklarer om dette også skal gjelde eierskap til trafikkskoler.

I tillegg støtter de forslaget i bokstav f om helsekrav.

Trafikkforum foreslår at alderskravet økes til 25 år i bokstav b. Alderskravet bør harmonisere med krav til alder på ledsager. De viser til Dagfinn Moe ved SINTEF som fremholder hjernens utvikling med alder og modenhet som en viktig faktor for risikopersepsjon.

I forbindelse med bokstav c mener Trafikkforum at argumentasjonen om rekrutteringsproblemer når det gjelder sensors kompetansenivå blir feil. De mener økt kompetansekrav på sikt vil kunne øke rekrutteringen ved at stillingens anseelse heves. Kompetansenivået til førerprøvesensorene må ligge på samme nivå som kompetansekravene til trafikklærerne. Dersom det skulle være prekære behov er det mulig for Vegdirektoratet å gjøre unntak etter § 18.

Helsekravet i bokstav f harmoniserer med kravet til trafikklæreren og støttes slik det står.

Vegdirektoratets kommentar

Vi har kommet til at det er riktig å ta noen av innspillene til følge.

I § 3 andre ledd første setning endres teksten ”å bli godkjent” til ”å ha godkjenning som”. Det er for å tydeliggjøre at det ikke bare er et krav når man begynner som sensor, men at det skal gjelde hele den tiden man virker som sensor.

I § 3 andre ledd har vi konkludert følgende:

- a) vi høyner førerett i klasse B fra minst 3 år til minst 5 år
- b) vi høyner alderskravet fra 23 år til 25 år

Bakgrunnen for disse endringene er blant annet vektlegging av modning og erfaring.

- c) vi har merket oss kommentarene om utdanningsnivået. Noen har innvendinger, mens andre ser at forslaget kan gjennomføres. Forskriften stiller som kjent kun minimumskrav. Det vil fortsatt være ønskelig med et høyere utdanningsnivå slik det i praksis er i mange tilfeller. Alderskravet gjør at mange uansett har tatt høyere utdanning etter videregående skole. Vi vil derfor ikke endre forslaget på nå. Vi viser for øvrig til begrunnelse i høringsbrevet.
- d) ingen har kommet med forslag til endringer i bokstav d, men én instans sier de støtter forslaget.
- e) en av instansene mener de ikke ser noen grunn til å utelukke trafikklærerne. Dette kravet er direktivstyrt og må derfor implementeres. Vi har fått andre innspill som tyder på at formuleringene ikke var presise nok med hensyn til eierforhold, permisjon eller annet arbeid i tilknytning til førerkortrettet opplæring. Dette er vi enig i og har derfor presisert kravene noe på bakgrunn av dette.
- f) helsekravene støttes av de fleste som har kommentert dette punktet, og etter en vurdering har vi valgt å la helsekravet stå uendret. Vi synes det er riktig at sensor har samme helsekrav som trafikklærere. En eventuell endring i helsetilstand vil kunne være grunnlag for dispensasjon etter § 18.

§ 3 tredje ledd har vi valgt å fjerne. Vi er av den oppfatning at dette er ivaretatt andre steder i forskriften.

Region midt sitt forslag om prøvetid på 6 måneder *etter* fullendt opplæring blir ikke tatt til følge. Det er kun de som har kommet med dette forslaget, og det bryter med de alminnelige reglene for prøvetid ved nyansettelse i arbeidsmiljøloven.

§ 4 Krav til grunnutdanning

Region nord mener det må forskriftsfestes hvem som utarbeider og godkjenner prøven som kvalifiserer til sensors godkjenning. De foreslår at det opprettes en prøvenemnd som har ansvaret for gjennomføring av disse prøvene.

Ellers støtter de forslaget med at sensor må kvalifiseres for klasse B før man kan spesialisere seg i andre klasser.

Region sør mener kursene bør gå med tilstrekkelig hyppighet slik at man så raskt som mulig får satt nye ansatte i stand til å utføre den oppgaven de er ansatt for.

Region øst synes dette er et tilbud som må ligge tilgjengelig hos eksterne aktører, og at de som ønsker å arbeide som sensor kan ta denne utdanningen før de søker seg til Statens vegvesen.

VTTF er meget positiv til at hver sensor skal avvikle minst 150 praktiske førerprøver fordelt på to år. De mener også at det må foretas en prosessevaluering om vedkommendes egnethet til å bli en førerprøvesensor.

Trygg Trafikk synes det er betryggende å se at det stilles krav til grunnutdanningen. Noen søkere kan imidlertid være forholdsvis unge og ha lite praktisk erfaring. Sensorene skal kommunisere med trafikklærere som kommer fra høgskolesystemet, og Trygg Trafikk stiller derfor spørsmål om ulike utdanningsnivå danner grunnlag for god kommunikasjon. De mener det i tillegg bør være med tema om refleksjon i grunnutdanningen. Refleksjon gir bevissthet om egen læring og praksis, noe Trygg Trafikk anser som svært viktig.

HiNT støtter den tredelte modellen som skisseres i høringsbrevet, i tillegg til forslaget om å gjennomføre grunnutdanningen som en kombinasjon mellom ekstern utdanning og intern opplæring i Statens vegvesen.

I tillegg foreslår HiNT at grunnutdanningen settes opp som en 6 måneders heltidsutdanning.

Trafikkforum anser det som svært viktig at grunnutdanningen avsluttes med prøve, slik det er foreslått.

Vegdirektoratets kommentar

Det er forskriftsfestet hvem som utarbeider og godkjenner prøver. Vi har i utgangspunktet ment at det Region nord foreslår om prøvenemnd vil være en naturlig del av opplæringsadministrasjonens oppgaver som er omtalt i høringsbrevet.

I forbindelse med organisering av kursvirksomhet, vil det utarbeides opplegg som er forutsigbart slik at regionene vet når kursene skal gå. Dette vil også gjøre det lettere å planlegge i forhold til nyansatte.

Hvorvidt deler av grunnutdanningen skal være tilgjengelig for de som ikke er ansatt i Statens vegvesen, slik Region øst foreslår, er noe vi vil utrede nærmere.

VTTF foreslår evaluering av personlig egnethet til å bli førerprøvesensor. Ved ansettelse av nye førerprøvesensorer har man en vanlig ansettelsesprosess, og vi mener personlig egnethet er et viktig kriterium i den sammenheng. Dersom sensor har mangler vil dette bli fanget opp i forbindelse med grunnutdanning, etterutdanning og kvalitetssikring.

Vi vil vurdere HiNT sitt forslag om 6 måneders heltidsutdanning i forbindelse med utarbeidelse av utdanningsopplegget, men Statens vegvesen er i utgangspunktet opptatt av fleksible løsninger hvor nyansatte i stor grad er knyttet til sitt arbeidssted.

I forskriften har vi valgt å fjerne siste halvdel av andre ledd ”som gir godkjenning som førerprøvesensor klasse B”. Dette er tydeligere presisert i § 16 første ledd isteden. Setningen sier nå kun at ”grunnutdanningen avsluttes med prøve”.

Vi har tatt inn et nytt tredje ledd for å presisere hvem som godkjenner personer som skal forestå grunnutdanningen. Dette er i tråd med den intensjonen som er uttrykt i høringsbrevet.

Tidligere tredje ledd er nå fjerde ledd og vi har samtidig endret ”omfang og innhold” til ”nærmere om innhold, omfang og gjennomføring”. Bakgrunnen for denne endringen var å tydeliggjøre på en bedre måte hva som var ment.

§ 5 Utvidelse av kompetanse

HiNT gir felles generell kommentar for §§ 5 til 9. De råder Vegdirektoratet til å legge opp sensorutdanningen slik at de klassespesifikke grunnutdanninger får tilnærmet samme omfang som de tilsvarende utdanningene for trafikklærere.

Vegdirektoratets kommentar

Vi har valgt å ta inn ”og bestått prøve” i den første setningen, slik at vi får presisert at grunnutdanningen avsluttes med en prøve også ved utvidelse av kompetansen. Dette er for å unngå misforståelser.

Forskriftsteksten omfatter ikke omfang og innhold. HiNT sine synspunkter blir tatt med i vurderingen i forbindelse med videre arbeid med utforming av modulen.

§§ 6, 7, 8 og 9 Særlige krav til førerprøvesensorer i klassene A1 og A, klasse BE, klasse T og tunge klasser

Region midt gir felles kommentarer for §§ 6 til 9. De ser poenget med å gjennomføre et visst antall praktiske førerprøver i klasse B før man utvider til andre førerkortklasser. Samtidig har vi trafikkstasjoner med svært varierende førerprøvemengder. Det kan ta lang tid å oppnå 500 prøver på ved en trafikkstasjon, mens det på en annen kan oppnås i løpet av et år. *Region midt* mener 500 prøver er for høyt tall og de har problemer med å se begrunnelsen for å ha dette så høyt.

Region sør har kommentert §§ 6 og 8, men ikke §§ 7 og 9. Når det gjelder § 6 mener *Region sør* at kravet om at man må ha vært førerprøvesensor i klasse B i tre år før man kan utvide til andre klasser, gir utfordringer knyttet til ansettelse.

Kravet om 500 prøver i klasse B synes *Region sør* er greit for å få treningsgrunnlag i førerprøverutiner.

I klassene A og A1 kan kravet om 3 års godkjenning fravikes om man kan dokumentere 5 års førerrett i klasse A. Dette virker fornuftig, men *Region sør* foreslår at det heller burde være en ferdighetstest. De mener førerrett i praksis ikke gir noen dokumentasjon på erfaring.

Når det gjelder § 8 kommenterer *Region sør* at de synes det er bra at det stilles krav til sensorer i klasse T, som gjelder et krevende kjøretøy.

Region øst gir også felles kommentarer til §§ 6 til 9. De foreslår en egnethetsprøve, slik som direktivet åpner for, istedenfor 5 års førerrett, når det fravikes fra kravet om 3 års godkjenning. De mener at kravet om 500 ordinære prøver også kan fravikes ved bestått egnethetsprøve.

Vegdirektoratets kommentar

Innspillene og endringene for §§ 6 – 9 sees under ett, fordi paragrafene er likt utformet. De endringene som vi har valgt å gjøre er derfor like for alle disse paragrafene.

Kravet om å ha vært sensor i klasse B i 3 år, sammen med krav om minst 3 års førerrett i den aktuelle klassen i tillegg til minst 500 ordinære praktiske førerprøver i andre klasser, er satt som standardkrav.

Vi har imidlertid valgt å gå ned på antall ordinære praktiske førerprøver til 250. 500 prøver var satt for å sikre at sensor opparbeider seg god kompetanse til å vurdere førerprøver. Vi ser imidlertid utfordringene det kan føre til for små trafikkstasjoner. Vi antar likevel at sensorer ved større trafikkstasjoner likevel vil komme opp på et høyere antall, da dette kun skal være et minstekrav.

I fjerde ledd i disse paragrafene har vi valgt å endre ”omfang og innhold” til ”nærmere om innhold, omfang og gjennomføring”, for å tydeliggjøre teksten og ha lik formulering med § 4 fjerde ledd.

Vi synes forslaget om egnethetsprøve er godt. Vi vil vurdere dette nærmere og ta stilling til om det skal tas inn i forskriften ved en revisjon. En slik endring må sendes på en ny høring hvis det skal tas inn. Om en eventuell egnethetsprøve kun skal gjelde for klassene A og A1 eller om det også skal gjelde de andre klassene, vil bli vurdert.

§ 10 Særlige krav til utrykningssensorer (kode 160)

Region midt synes kravene til minimumskompetanse for sensor kode 160 er noe lavt. Innholdet i grunnutdanningen vil ha påvirkning på de kravene som stilles til basiskunnskap og erfaring.

Region sør er av den oppfatning at utrykningssensorer ideelt sett bør ha hatt førerprøver i alle klasser for å ha god kompetanse på samhandling.

Region øst mener at for å bli godkjent som utrykningssensor må det være krav om bestått egnethetsprøve som er fastsatt av Vegdirektoratet.

Vegdirektoratets kommentar

Vi har valgt å fjerne tredje ledd om at ”vedkommende kan ikke samtidig virke som utrykningsinstruktør i opplæringsinstitusjon”, da vi anser dette for dekket i § 3.

I fjerde ledd har vi valgt å endre ”omfang og innhold” til ”nærmere om innhold, omfang og gjennomføring”, for å tydeliggjøre teksten og ha lik formulering med de øvrige paragrafene.

Region øst foreslo også egnethetsprøve for utrykningssensorer. Dette blir vurdert ved revisjon av forskriften.

§ 11 Særlige krav til personer som skal gjennomføre kjørevurdering

Region midt har svært få kjørevurderingsprøver i sin region. Det vil bli svært få sensorer med godkjenning på dette området i regionen, dersom kravene i § 17 med 20 prøver fastsettes. De lurer da også på hva man skal gjøre ved sykdom, ferie og lignende.

Region øst mener dette er en så krevende prøveform at en her må kreve lang erfaring fra ordinære prøver før en kan gjennomføre kjørevurderingsprøver. Region øst mener derfor forslaget om tre års erfaring som sensor i klasse B er for lavt, og ønsker dette hevet til fem år.

Vegdirektoratets kommentar

Vi er enig i at det å gjøre vurderingsprøver er krevende. Ettersom de fleste høringsinstansene ikke har ytret ønske om endring av det forslaget, beholder vi likevel kravet om 3 års erfaring.

I fjerde ledd har vi valgt å endre ”omfang og innhold” til ”nærmere om innhold, omfang og gjennomføring”, for å tydeliggjøre teksten og ha lik formulering med de øvrige paragrafene.

Region midt setter spørsmål ved hva som skjer ved sykdom, ferie og lignende. Dette har vi kommentert under § 18.

§ 12 Særlige krav til personer som skal gjennomføre tilrettelagte teoretiske prøver

Region midt er ikke enig i at en absolutt må være sensor i klasse A for å kunne gjennomføre tilrettelagt teoriprøve for klasse S. De antar det kan være personer som har førerrett med erfaring fra klasse S uten at man har kompetanse fra klasse A. Slik de ser det er det urimelig å utelukke de med erfaring fra klasse S til fordel for en med erfaring fra kun klasse A.

Vegdirektoratets kommentar

Det var aldri meningen å utelukke de med klasse S. Vi har derfor nå endret andre setning i andre ledd slik at det blir i tråd med intensjonen.

I fjerde ledd har vi valgt å endre ”omfang og innhold” til ”nærmere om innhold, omfang og gjennomføring”, for å tydeliggjøre teksten og ha lik formulering med de øvrige paragrafene.

§ 13 Særlige krav til personer som skal konstruere førerprøveruter

Vegdirektoratets kommentar

Ingen har kommentert denne paragrafen. I fjerde ledd har vi imidlertid valgt å endre ”omfang og innhold” til ”nærmere om innhold, omfang og gjennomføring”, for å tydeliggjøre teksten og ha lik formulering med de øvrige paragrafene.

§ 14 Krav til etterutdanning

Region nord foreslår at etterutdanningen gjennomføres i hvert området på vedkommendes arbeidsplass så langt dette er mulig, slik det er kommentert i høringsbrevet.

Region sør synes det er veldig bra at det blir satt krav til etterutdanning i alle klasser. De mener imidlertid at minimumskravene blir malen for hvor mye tid som blir avsatt til dette.

I høringsbrevet står det at ”*ekstra klasser som en del sensorer vil være godkjent for, for eksempel motorsykkel og tunge kjøretøy, krever både oppdatering av kunnskap om kjøretøyene i disse klassene i tråd med den tekniske utviklingen, i tillegg til kjøretrening med kjøretøy som sensorene bare i mindre grad kjører til daglig. God egenferdighet er avgjørende for riktig vurdering av prøveprestasjonene*”.

Dette er Region sør enig i og mener derfor at kravet om to dager internt kurs bør foregå hvert år for å fylle dette kvalitetsmålet for motorsykkel og tunge kjøretøy.

Region øst ser store utfordringer med hensyn til ressursbehovet for å gjennomføre kravene i forskriften. De har laget en tabell til høringssvaret for å illustrere konsekvensene av innføring av forskriften slik den er foreslått ved antall dagsverk.

Trygg Trafikk støtter ordningen med etterutdanning og synes det er positivt at det skal gjennomføres. De mener dette er bra og gir mulighet for refleksjon for den enkelte og mulighet til å utvikle seg i sensorrollen. Dette bør også gjennomføres med kortere tidsintervaller for å kunne utnytte hverandres erfaring og lære av hverandre.

HiNT sin kommentar er felles for §§ 14 og 15. Direktivets krav gir mange muligheter for utvikling gjennom regelmessig etterutdanning, og HiNT støtter derfor Vegdirektoratets foreslåtte omfang av etterutdanningen.

Trafikkforum støtter etterutdanningen ved å ytre ønske om at det også innføres krav om etterutdanning for trafikkklærere. De har også tro på at en større andel spesialister vil være et positivt bidrag til enda høyere kvalitet på førerprøvene.

Vegdirektoratets kommentar

Vi vil bemerke at de kravene som blir satt i forskriftsteksten kun er minimumskrav. Det er derfor ikke meningen at det skal bli malen for hvor mye tid som blir avsatt til dette. Regionene står fritt til å supplere på eget initiativ der de finner at det er behov for det.

Et nytt annet ledd fastsetter at ”for å ha uavbrutt godkjenning, må sensor gjennomføre etterutdanningen i løpet av siste kalenderår før godkjenningen går ut”. Dette er for å tydeliggjøre når etterutdanningen skal gjennomføres.

Dette innebærer at øvrige ledd er forskjøvet.

Nytt tiende ledd tydeliggjør hvem som godkjenner personer som skal forestå etterutdanningen. Dette var omtalt i høringsbrevet.

Siste ledd er nå blitt ellefte ledd.

§ 15 Kvalitetssikring

Region midt synes forslaget er et bidrag i riktig retning, da de anser kvalitetssikring som viktig. De gir også uttrykk for at regionene bør få ansvar for hvordan kvalitetssikringen utføres innenfor fastsatte rammer.

Region sør mener forskriften er uklar når det gjelder hva som legges i "observasjon" og konsekvenser ved ikke god nok vurdering av prøver. Deres forslag til tekst er "sensor som har alvorlige mangler i vurderingen tas av stedlig leder ut av produksjon for umiddelbar oppfølging og kursing".

Vegdirektoratets kommentar

Region midt sitt forslag er allerede i samsvar med hva som står i høringsbrevet.

Selv om at ingen av instansene har kommentert fjerde ledd, har vi valgt å endre teksten. Innholdet er fortsatt det samme. Dette er kun en forenkling i språk og en presisering av hvem som godkjenner de personer som skal observere førerprøver.

I femte ledd har vi også gjort noen endringer i teksten. Begrunnelsen er at vi ønsker å beskrive konsekvenser når sensor har alvorlige mangler.

Når det gjelder hva vi legger i ordet "observasjon", har vi valgt å ta inn en definisjon av dette i § 2.

§ 16 Godkjenning

Vegdirektoratets kommentar

Ingen har kommentert denne paragrafen. Vi har likevel tatt inn "og bestått prøve" i første ledd for å være tydelig på at grunnutdanningen avsluttes med prøve før man får godkjenning.

§ 17 Opprettholdelse av godkjenning

Region midt ser et stort sprik mellom direktivets krav og kravet som foreslås i forskriften når det gjelder opprettholdelse av kompetanse. De mener det er viktig å opprettholde et krav om minimumsantall førerprøver pr år for å opprettholde kompetansen. De ser imidlertid at det kan bli problematisk med 20 prøver for de lavere tunge førerkortklasser og kjørevurderingsprøver på mindre steder.

De ytrer et ønske om man kan presisere at 20 prøver i klasse CE også kvalifiserer til å beholde godkjenningen i klasse D og lignende.

Region midt savner også noe i forskriften om hva som skal til for å gjenerverve godkjenning etter lengre tids sykdom og lignende, hvor man har vært lite aktiv som sensor og ikke oppfyller kravene til opprettholdelse av godkjenningen. De kommenterer imidlertid at det ikke er normalt at man i yrkeslivet må dokumentere sin produksjon for å opprettholde sin kompetanse. De frykter det kan bli problemer i områder med få prøver.

Region sør synes minimumskrav for antall gjennomførte prøver i to års intervall er bra, men mener antallet for klasse B kunne vært høyere som for eksempel 200 prøver.

Trygg Trafikk synes det er positivt at det stilles krav om minimum antall prøver, men mener kravet om at det er nok å kjøre en prøve hvert andre år er for lavt. De lurer på hvordan tidligere nevnte kvalitetskrav skal overholdes.

Vegdirektoratets kommentar

Når det gjelder krav til opprettholdelse av godkjenning, kan det synes som om høringsinstansene til dels har misforstått hva som er foreslått. Forslaget går ut på at en skal ha gjennomført minst i alt 150 prøver i toårsperioden. Den som for eksempel har tilleggs-godkjenning for tungbil, må ha minst 20 tungbilprøver. Det er ikke snakk om å måtte ha 20 prøver i hver av tungbilklassene. I tillegg vil det være tilstrekkelig å ha gjennomført 130 prøver i klasse B.

Vi har valgt å beholde kravet om minst 150 førerprøver i løpet av de to siste kalenderår. Samtidig har vi fjernet "eller gruppene" i siste setning i første ledd, og lagt til "jf. §§ 6 – 9" på slutten av setningen. Vi har også lagt til "tilsvarende gjelder for å opprettholde godkjenning for utrykningssensorer (kode 160), jf. § 10" slik at alle de paragrafene det gjelder for er spesifisert.

I tillegg har vi lagt inn et nytt annet ledd. Dette er en presisering av at de generelle kravene i § 3 fortsatt gjelder for å kunne opprettholde godkjenningen. På bakgrunn av dette er tidligere annet ledd blitt nytt tredje ledd.

Region midt setter spørsmål ved hva som skal til for å gjenerverve godkjenning etter lengre tids sykdom og lignende. Dette har vi kommentert under § 18.

§ 18 Unntak

Region sør har lagt merke til at det ikke er tatt stilling noe sted til hva som skjer ved for eksempel langtidssykemelding av sensor. De lurer også om det vil være grunnlag for unntak.

Vegdirektoratets kommentar

Vi er enig i at dette bør tas inn i forskriften. Ved en kommende revisjon vil dette bli tatt inn. Det vil da også bli fastsatt hva som skal gjelde for de som har vært i permisjon.

§ 18 vil stå uendret.

§ 19 Fradragsbestemmelse

Region sør mener vi bør lage en spesifisert liste over hva som fører til fratrekk i § 19 i grunnutdanningen, dersom forskriftens § 3 blir stående slik forslaget er. Dette er for å vite kravene under ansettelsesprosessene.

HiNT synes fradragsordningene i § 19 er fornuftig.

Vegdirektoratets kommentar

Eksempler på dette som Region sør foreslår, er nevnt i høringsbrevet. Vegdirektoratet vil gi føringer på dette på et senere tidspunkt. Forskriftsteksten gir Vegdirektoratet hjemmel for å fastsette fradrag.

Avsluttende kommentar

Det er kommet inn få sterke innvendinger til forslaget som ble sendt på høring. De fleste har uttrykt at de er positiv til at det blir forskriftsfestede krav til førerprøvesensorer og at det innføres grunnutdanning, etterutdanning og kvalitetssikring. Flere av instansene kommenterer at de støtter hele eller deler av forskriften.

Vedrørende endringene som er foretatt, så er de fleste tydeliggjøring og presisering av hva som allerede fremgår implisitt av forskriftstekst eller er kommentert i høringsbrevet, men ikke formulert godt nok i forskriften.

De andre endringene er endringer hvor vi har tatt innspillene til følge, slik som blant annet heving av alderskrav og krav om antall år med førerrett i § 3 og senking av antall prøver i §§ 6 til 9.

Noen av innspillene tar vi også med oss i det videre utredningsarbeidet.

Det er noen problemstillinger som har dukket opp underveis etter høringen, som vi har tenkt å vurdere ved revidering av forskriften. Dette blir da sendt ut på ny høring. Vi har ikke tatt stilling til når det vil skje. De momentene vi ikke har tatt stilling til er blant annet forslag om egnethetsprøver som alternativ i de forskjellige klassene, karantenetid for de sensorene som kommer fra en trafikkskole, samt hva som skjer ved sykdom, permisjoner og lignende. I tillegg bør det tas inn hva som skjer for de sensorene som ikke oppfyller krav til antall prøver.

DEL II

Forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m. (sensorforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 9. mars 2011 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24, jf. ikrafttredelsesvedtak 17. mars 1967 nr. 3462 og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196
EØS-henvisning: EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 24a (direktiv 2006/126/EF)

§ 1 Virkeområde

Denne forskriften omhandler krav til personer som skal virke som førerprøvesensor ved praktiske førerprøver, utrykningsprøver og tilrettelagte teoretiske førerprøver. I tillegg omfatter den krav til personer som skal forestå kjørevurderinger og konstruere kjøreruter for den praktiske prøven.

§ 2 Definisjoner

I denne forskriften forstås med:

- a) *Førerprøvesensor:* person som organiserer og gjennomfører teoretisk og/eller praktisk prøve der det inngår å vurdere teoretiske og praktiske prestasjoner som blir fremvist.
- b) *Praktisk førerprøve:* prøve der kandidaten viser trafikal kompetanse ved å kjøre et kjøretøy, i hovedsak i samspill med andre i reell trafikk.
- c) *Tilrettelagt teoretisk førerprøve:* teoretisk prøve for de kandidatene som ikke behersker skriftlig norsk i tilstrekkelig grad til å kunne besvare spørsmålene, har lese- og skrivevansker eller tilsvarende. Om nødvendig kan prøven gjennomføres med tolk.
- d) *Kjørevurdering:* vurdering av kjøreferdigheter for personer med funksjonshemming og personer som har eller kan ha helsesvekkelse.
- e) *Tunge kjøretøy:* kjøretøy som krever førerrett i klasse C1, C1E, D1, D1E, C, CE, D eller DE etter førerkortforskriften av 19. januar 2004 nr. 298.
- f) *Observasjon:* godkjent person er til stede og registrerer, vurderer og gir tilbakemelding på utført arbeid.

Med mindre annet fremgår av denne forskriften, gjelder definisjonene og bestemmelsene i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

§ 3 Generelle krav

Før en førerprøvesensor kan gjennomføre førerprøver må vedkommende godkjennes.

Vedkommende må oppfylle følgende vilkår for å ha godkjenning som

førerprøvesensor:

- a) ha hatt førerrett i klasse B i minst 5 år,
- b) ha fylt 25 år,
- c) ha gjennomført utdanning på minimum videregående skoles nivå,
- d) oppfylle krav til generell grunnutdanning i § 4, spesiell grunnutdanning for vedkommende klasse i §§ 6 til 9 og etterutdanning i § 14,
- e) må ikke samtidig være helt eller delvis aktiv i, eller har permisjon fra, stilling som innebærer arbeid i tilknytning til førerkortrettet opplæring, være kursarrangør eller ha eierskap til trafikkskole,
- f) oppfylle de helsekrav som er fastsatt for å kunne få førerrett i klasse D, jf. førerkortforskriften vedlegg 1.

§ 4 Krav til grunnutdanning

Gjennom grunnutdanningen må førerprøvesensoren ha tilegnet seg den kompetansen som er nødvendig for å gjennomføre førerprøver i tråd med gjeldene retningslinjer, herunder personlig kjøreferdighet, kunnskap om trafikk, kundebehandling, fysikk, kjøretøytექnikk, økonomisk og miljøvennlig kjøring og kompetanse i vurdering av praktiske ferdigheter.

Grunnutdanningen avsluttes med prøve.

Personer som skal forestå grunnutdanning, skal være godkjent av Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen.

§ 5 Utvidelse av kompetanse

En person som er godkjent førerprøvesensor kan bli godkjent i en eller flere tilleggsklasser etter å ha gjennomført grunnutdanning og bestått prøve for den spesifikke klassen, jf. særlige krav til førerprøvesensorer i §§ 6 til 9. Tilsvarende gjelder for godkjenning etter §§ 10 til 13.

§ 6 Særlige krav til førerprøvesensorer i klassene A1 og A

For å bli godkjent førerprøvesensor i klasse A1 og A må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha gjennomført grunnutdanning for førerprøvesensorer i klasse A.

Vedkommende må ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 3 år, hatt førerrett i klasse A i minst 3 år og gjennomført minst 250 ordinære praktiske førerprøver i andre klasser.

Kravet om 3 års godkjenning som sensor kan fravikes hvis personen dokumenterer 5 års førerrett klasse A.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for klasse A1/A.

§ 7 Særlige krav til førerprøvesensorer i klasse BE

For å bli godkjent førerprøvesensor i klasse BE må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha gjennomført grunnutdanning for førerprøvesensorer i klasse BE.

Vedkommende må ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 3 år, hatt førerrett i klasse BE i minst 3 år og gjennomført minst 250 ordinære praktiske førerprøver i andre klasser.

Kravet om 3 års godkjenning som sensor kan fravikes hvis personen dokumenterer 5 års førerrett klasse BE.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for klasse BE.

§ 8 Særlige krav til førerprøvesensorer i klasse T

For å bli godkjent førerprøvesensor i klasse T må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha gjennomført grunnutdanning for førerprøvesensorer i klasse T.

Vedkommende må ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 3 år, hatt førerrett i klasse T i minst 3 år og gjennomført minst 250 ordinære praktiske førerprøver i andre klasser.

Kravet om 3 års godkjenning som sensor kan fravikes hvis personen dokumenterer 5 års førerrett klasse T.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for klasse T.

§ 9 Særlige krav til førerprøvesensorer i tunge klasser

For å bli godkjent førerprøvesensor i tunge klasser må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha gjennomført grunnutdanning for førerprøvesensorer i tunge klasser.

Vedkommende må ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 3 år, hatt førerrett i klasse C, CE eller D i minst 3 år og gjennomført minst 250 ordinære praktiske førerprøver i andre klasser.

Kravet om 3 års godkjenning som sensor kan fravikes hvis personen dokumenterer 5 års førerrett i klasse CE.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for tunge klasser.

§ 10 Særlige krav til utrykningsensorer (kode 160)

For å bli godkjent sensor for utrykningskjøring kode 160 må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha gjennomført grunnutdanning for utrykningsensorer.

Vedkommende må ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 3 år og gjennomført minst 500 ordinære praktiske førerprøver i andre klasser. I tillegg må vedkommende ha hatt førerrett i minst 3 år i minimum en av følgende klasser: A, C eller D.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for personer som skal utrykningsensor.

§ 11 Særlige krav til personer som skal gjennomføre kjørevurdering

For å bli godkjent til å gjennomføre kjørevurderinger må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha gjennomført grunnutdanning for sensorer som skal gjennomføre kjørevurdering.

Vedkommende må ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 3 år, hatt førerrett i aktuell klasse i minst 3 år og gjennomført minst 500 ordinære praktiske førerprøver.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for personer som skal gjennomføre kjørevurdering.

§ 12 Særlige krav til personer som skal gjennomføre tilrettelagte teoretiske prøver

For å bli godkjent til å gjennomføre tilrettelagte teoretiske prøver må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha vært førerprøvesensor i klasse B i minst 1 år og ha gjennomført grunnutdanning for tilrettelagte teoretiske prøver.

Vedkommende skal ha godkjenning som sensor i den klassen prøven avlegges i. For teoretisk prøve i klasse M og S kreves førerrett i henholdsvis klasse M og S, eller godkjenning som sensor i klasse A.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for personer som skal gjennomføre tilrettelagte teoretiske prøver.

§ 13 Særlige krav til personer som skal konstruere førerprøveruter

For å bli godkjent til å konstruere førerprøveruter må vedkommende, i tillegg til kravene i §§ 3 og 4, ha vært førerprøvesensor i vedkommende klasse i minst 3 år og ha gjennomført grunnutdanning for konstruksjon av førerprøveruter.

Vegdirektoratet fastsetter nærmere om innhold, omfang og gjennomføring i grunnutdanningen for personer som skal konstruere førerprøveruter.

§ 14 Krav til etterutdanning

Etterutdanningen skal omhandle vedlikehold av praktiske kjøreferdigheter og ferdigheter i å avholde prøver. I tillegg skal utdanningen sikre likebehandling for publikum og utvikle ny kompetanse på området.

For å ha uavbrutt godkjenning, må sensor gjennomføre etterutdanningen i løpet av siste kalenderår før godkjenningen går ut.

Etterutdanningen for klasse B skal ha et omfang på minst 8 dager.

Førerprøvesensorer som har godkjenning i klasse A og tunge klasser må i tillegg gjennomføre 2 dager med etterutdanning for hver klasse eller gruppe av klasser.

Førerprøvesensorer som har godkjenning i klasse BE og T må i tillegg gjennomføre 1 dag med etterutdanning for hver klasse.

Førerprøvesensor som har gjennomført etterutdanning for tunge klasser er fritatt fra kravet om etterutdanning i klasse BE og T.

Førerprøvesensor som har gjennomført etterutdanning for klasse T er fritatt fra kravet om etterutdanning for klasse BE.

Utrykningssensor må i tillegg gjennomføre 2 dager med etterutdanning kode 160.

Sensor for kjørevurdering må i tillegg gjennomføre 2 dager med etterutdanning i dette tema.

Personer som skal forestå etterutdanning, skal være godkjent av Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet fastsetter innhold i etterutdanningen.

§ 15 Kvalitetssikring

Kvalitetssikringsordningene omfatter kontroll av førerprøvesensorene i forbindelse med utførelse av deres arbeid, etterutdanning, fornyet godkjenning, løpende faglig utvikling og regelmessig kontroll av førerprøveresultatene.

Det skal minst en gang i året gjennomføres kontroll av at kvalitetssikringsordningene i første ledd er oppfylt for førerprøvevirksomheten på førerprøvestedet.

Hver førerprøvesensor skal minst hvert andre år observeres mens vedkommende gjennomfører førerprøver. Observasjonen skal strekke seg over minst en dag og omfatte minst to førerprøver.

Personer som skal observere førerprøver, skal være godkjent av Vegdirektoratet.

Dersom det gjennom kvalitetssikringen blir oppdaget at en førerprøvesensor har alvorlige mangler ved vurdering av førerprøver, skal dette umiddelbart meldes til Vegdirektoratet. Vegdirektoratet vurderer hvilken tilpasset opplæring vedkommende må gjennomgå for å opprettholde godkjenningen og om vedkommende fortsatt kan vurdere førerprøver før slik opplæring er gjennomført.

§ 16 Godkjenning

Etter fullført grunnutdanning og bestått prøve gis godkjenning som førerprøvesensor klasse B. Godkjenningen gjelder fra godkjenningstidspunktet og to år fra starten av påfølgende kalenderår.

Tilsvarende varighet gjelder ved utvidelse etter §§ 6-11, men godkjenningen utløper samtidig som godkjenning klasse B.

Godkjenningen gjøres av Regionvegkontoret i den region vedkommende skal ha sin primære arbeidstilknytning, og registreres i Statens vegvesens register over førerprøvesensorer.

§ 17 Opprettholdelse av godkjenning

For å opprettholde godkjenningen må førerprøvesensoren tilfredsstille kravene til etterutdanning og kvalitetssikring som følger av §§ 14 og 15 og ha gjennomført minst 150 førerprøver i løpet av de to siste kalenderår før ny godkjenning gis. Av dette må minimum 20 prøver avvikles i hver av de tilleggsklassene man er godkjent for, jf. §§ 6 – 9. Tilsvarende gjelder for å opprettholde godkjenning for utrykningssensorer (kode 160), jf. § 10.

For å opprettholde godkjenningen må førerprøvesensoren i tillegg til kravene i første ledd, tilfredsstille kravene i § 3.

Når vilkårene i første og andre ledd er oppfylt gis fornyet godkjenning med to år fra starten av påfølgende kalenderår.

§ 18 Unntak

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra denne forskriften.

§ 19 Fradragsbestemmelse

Personer som kan dokumentere å ha gjennomført utdanning som tilsvarer hele eller deler av grunnutdanningen, jf. § 4, er fritatt for de delene som tidligere er gjennomført.

Vegdirektoratet godkjenner slike fradrag.

§ 20 Opptjente rettigheter

Personer som er i yrke som førerprøvesensor ved denne forskriftens ikrafttredelse kan godkjennes uten at kravene til grunnutdanning i § 4 er oppfylt. Det forutsettes at sensor har gjennomført Vegdirektoratets sentrale grunnkurs og oppfriskningskurs.

Godkjenningen gjelder også klasse A, klasse BE og klasse T hvis vedkommende har praktisert som førerprøvesensor i klassene etter 1. januar 2011.

Sensor som har praktisert som førerprøvesensor i klassene C, CE eller D etter 1. januar 2011 og fram til forskriftens ikrafttredelse godkjennes som sensor for tunge klasser.

Sensor som har praktisert som utrykningssensor, gjennomført kjørevurdering og tilrettelagte teoriprøver etter 1. januar 2011 får tilsvarende godkjenning.

Generelle krav, jf. § 3, krav til etterutdanning, jf. § 14, og krav til kvalitetssikring, jf. § 15 tredje og femte ledd, må være oppfylt.

§ 21 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 19. januar 2013.