

Vedlegg 2:

**Forskrift om krav til
førerprøvesensorer m.m.**

Høringsdokument

*Trafikant- og kjøretøyavdelingen
31. august 2010*

Høringsdokument – forslag til forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m.

1. Innledning

Vegdirektoratet sender i samråd med Samferdselsdepartementet forslag til forskrift om krav til førerprøvesensor m.m. på høring. Høringsfristen er 1. desember 2010.

Den foreslåtte forskriften vil gjennomføre Norges forpliktelser etter direktiv 2006/126/EF om førerkort, for så vidt gjelder direktivets art 10 jf vedlegg IV om minstekrav til personer som gjennomfører praktiske førerprøver. Direktivets minstekrav må sees i lys av at mange land i dag ikke har eller har svært lave krav til sensorer. I direktivet er det av den grunn åpnet for å legge kravene over det foreslåtte minimum.

Kravene til førerprøvesensorer foreslås for å møte framtidig behov for kvalitetssikring av sensorvirksomheten, og skal bidra til å styrke sensorenes vurderingskompetanse. Dette vil ha en positiv effekt på trafikksikkerheten og medvirke til at det treffes riktige vedtak som sikrer likebehandling og rettsikkerhet.

Implementering av direktivets krav vil medføre behov for planlegging og en kritisk gjennomgang av prøvevirksomheten, slik at innføringen får minst mulig konsekvenser for den daglige drift ved trafikkstasjonene.

Nødvendig lovhjemmel for forskriften har vært på høring våren 2010. De innkomne høringssvarene er oppsummert og vil sammen med øvrige lovendringer som en følge av førerkortdirektivet, bli fremmet for Stortinget, sannsynligvis høsten 2010. Vi viser i den forbindelse til høringen datert 28. januar 2010 (saks nr 2010/018672-2), som redegjør nærmere for direktivets bakgrunn og lovgrunnlaget. Høringen vedrørende endring i vegtrafikkloven § 24 finnes på www.vegvesen.no under offentlige høringer og tidligere høringer - <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Horinger/Tidligere+horinger>.

2. Bakgrunn

Førerkortdirektivet innfører minstekrav til personer som skal gjennomføre praktiske førerprøver. Formålet med direktivet er å harmonisere førerkortreglene i Europa ytterligere for blant annet å forbedre trafikksikkerheten, lette fri flyt og etablering samt motvirke svindel med førerkort. Når det gjelder minstekravene til førerprøvesensorer, som er nytt med det tredje førerkortdirektivet, er disse primært begrunnet ut fra trafikksikkerhet. Ved å kvalitetssikre kompetansen hos de som skal vurdere førerprøven ligger forutsetningene bedre til rette for riktige avgjørelser og likebehandling.

Som redegjort for i Vegdirektoratets høringsbrev til endring av vegtrafikkloven § 24 er det ansett som nødvendig av hensyn til implementeringsforpliktelsen i henhold til EØS-avtalen å nedfelle kravene til førerprøvesensorer i forskrift. Dersom kravene ikke hadde vært en EØS-forpliktelse ville slike krav kunne vært stilt i medhold av arbeidsgivers styringsrett.

I dag er det Statens vegvesen som utvikler, gjennomfører og administrerer førerprøven i Norge. Det innebærer at alle førerprøvesensorer i dag er ansatt i Statens vegvesen.

Foruten å være en følge av EU-krav, anses det også ellers for nødvendig å stille krav til førerprøvesensorer for å sikre en enhetlig og kvalitativt god myndighetsutøvelse ved vurdering av førerprøver. Forskriften om krav til førerprøvesensorer vil i den forbindelse bli å regne som en del av et kvalitetssikringssystem som skal sikre riktig kompetanse, likebehandling og rettsikkerhet.

Før vi omtaler forslaget til forskrift finner vi det hensiktsmessig å redegjøre for de minstekravene førerkortdirektivet oppstiller. Disse minstekravene ligger til grunn for forskriftens krav til førerprøvesensorer. Vi presiserer at på enkelte områder avviker de kravene som framkommer i forskriften fra direktivets krav. Dette innebærer at minstekravet er foreslått utvidet i nasjonal rett eller at det i noen tilfeller foreslås innført krav som ikke er direkte omhandlet i direktivet.

3. Førerkortdirektivets minstekrav til førerprøvesensorer

Førerkortdirektivets artikkel 10, jf vedlegg IV stiller minstekrav som omfatter både generelle vilkår for å bli godkjent som førerprøvesensor, grunnleggende kvalifikasjoner, etterutdanning og kvalitetssikring av førerprøvesensorer.

Direktivets generelle krav og kravene om grunnleggende kvalifikasjoner gjelder ikke for sensorer som allerede er i yrket ved direktivets gjennomføringsfrist 19. januar 2013. Kravene til kvalitetssikring og etterutdanning gjelder imidlertid for alle sensorer som er aktive i yrket etter 19. januar 2013.

3.1 Generelle vilkår

Direktivet oppstiller generelle vilkår for å bli godkjent sensor til førerprøven i vedlegg IV nr 2. Det er en forutsetning etter direktivet at alle vilkårene er oppfylt for at vedkommende kan godkjennes som førerprøvesensor. De generelle vilkårene for å være sensor i klasse B er som følger:

- a) førerrett i klasse B i minst 3 år
- b) minst 23 år gammel
- c) avsluttet en utdanning som minst tilsvarer videregående nivå
- d) tilegnet seg grunnleggende kvalifikasjoner, samt oppfylle krav til etterutdanning og kvalitetssikring som omhandlet i direktivet
- e) må ikke samtidig være yrkesaktiv som trafikklærer

Vilkårene i a), b) og c) er som hovedregel oppfylt for førerprøvesensorer i Norge i dag. Vilkår e) har ikke vært uttrykkelig presisert, men det har de senere årene vært fokusert på habilitetsspørsmålet i forbindelse med ansettelse. Det er vilkåret i bokstav d) som, i hvert fall i en systematisert form, er nytt i norsk sammenheng.

Direktivet oppstiller videre tilleggskrav for å kunne være sensor i andre førerkortklasser. Det er blant annet et krav for å være sensor i andre klasser at vedkommende må ha førerrett i vedkommende klasse og som hovedregel ha vært kvalifisert sensor i klasse B i minst 3 år.

3.2 Krav til grunnutdanning

Direktivet krever i vedlegg IV pkt 3 at en førerprøvesensor må ha en grunnutdanning som gir vedkommende kunnskaper og ferdigheter innenfor bestemte emner. Sensorens kunnskaper må være tilstrekkelige til å vurdere kandidatens kjøreevner innenfor den førerkortklassen

førerprøven gjelder og som kandidaten søker om førerkort i. I hovedtrekk skal sensoren ha kunnskaper og forståelse med hensyn til kjøring og kjørevurdering, vurderingsevner, personlige kjøreferdigheter, tjenestens kvalitet, kunnskap om kjøretøyenes teknikk, fysikk og kjøring på en drivstoffbesparende måte. Hvilke kunnskaper og ferdigheter det er satt krav til, følger av direktivets vedlegg IV nr 1.

I tillegg oppstiller direktivet krav om at vedkommende sensor må bestå en praktisk og teoretisk prøve som viser at vedkommende har de kunnskaper og ferdigheter som kreves etter vedlegg IV nr 1 i direktivet. Det skal legges spesielt vekt på at vedkommende blir prøvd når det gjelder vurderingsevner. Medlemsstatene står relativt fritt til å definere omfang og innhold i prøven nærmere.

3.3 Krav til etterutdanning og kvalitetssikring

Etterutdanningen er i direktivet vedlegg IV pkt 4 beskrevet mer detaljert når det gjelder formål, undervisningsmetoder og omfang, enn hva som gjøres for grunnopplæringen. Direktivets minstekrav innebærer at for å beholde sin godkjenning må sensorene gjennomføre en regelmessig etterutdanning, fordelt på henholdsvis minst 4 dager for hver toårsperiode når det gjelder kunnskaper om førerprøven og vurderingskompetanse, og minst 5 dager for hver femårsperiode for så vidt gjelder vedlikehold av praktiske kjøreferdigheter. Medlemsstatene står relativt fritt til å velge hvordan etterutdanningen skal gjennomføres og hvordan dagene skal fordeles, innenfor de rammene direktivet oppstiller. Kravet innebærer at hver sensor gjennomsnittlig skal gjennomføre minst 6 dager med etterutdanning hvert annet år, for å opprettholde sensorkompetanse i klasse B. I tillegg kommer det krav til etterutdanning i de øvrige gruppene av førerkortklasser.

Direktivet stiller videre krav om at det skal etableres ordninger for å sikre at kravene til sensorene etterleveres. Etter direktivets vedlegg IV nr 4 finnes det to former for kvalitetssikring. Medlemsstatene må hvert år kontrollere at kravene til opplæring, godkjenning osv etterleveres. Vegdirektoratet oppfatter dette slik at det hvert år skal foretas et tilsyn med de administrative rutinene for førerprøveavvikling ved hvert enkelt førerprøvested. Videre skal hver sensor minst hvert femte år underlegges tilsyn mens vedkommende gjennomfører faktiske førerprøver. Det er foreløpig ikke tatt endelig stilling til hvordan kvalitetssikringen skal gjennomføres.

I tillegg krever direktivet at medlemsstatene iverksetter tiltak for å sikre at de sensorene som, etter tilsyn eller påhør, har vist seg å ikke fylle kravene til kunnskap og ferdigheter, umiddelbart får spesialopplæring.

Direktivet omhandler også krav for å kunne opprettholde kompetansen. Minstekravet er at når en sensor ikke har gjennomført prøver i en førerkortklasse eller gruppe av førerkortklasser i løpet av en periode på 24 måneder, skal sensoren vurderes på nytt før vedkommende får lov til å gjennomføre førerprøver i den aktuelle klassen.

4. Nærmere om forslaget

Førerkortdirektivet oppstiller minstekrav til førerprøvesensorer. Forslaget til forskrift for førerprøvesensorer baserer seg langt på veg på disse minstekravene. For noen tilfeller er imidlertid minstekravene foreslått noe høyere i forskriften, dette er kommentert spesielt nedenfor.

For å tydeliggjøre hvilke krav som følger av direktivet og hvilke krav som er nasjonale, eller som eventuelt er utvidet noe i forhold til direktivets krav, er det laget en oversiktsliste som følger som vedlegg 1 til dette dokumentet.

4.1 Virkeområde og definisjoner

Forskriftens virkeområde er fastlagt i forslaget § 1. Virkeområdet vil være sensoroppgaver som er omhandlet i førerkortdirektivet og som knytter seg til vurdering av praktiske førerprøver i førerkortklassene. Vurdering av utrykningsprøver, kjørevurderinger på oppdrag fra Fylkesmannens helseavdeling eller politiet, førerprøverutekonstruksjon og tilrettelagte teoretiske førerprøver er også omhandlet i forskriften. Dette er oppgaver som hører naturlig sammen med sensoroppgavene hvor det vil være behov for kompetanseutvikling hos de som utfører slikt arbeid.

Definisjoner er omtalt i § 2.

4.2 Generelle krav

Det oppstilles generelle krav til førerprøvesensorer i § 3. Dette er stort sett krav som følger av førerkortdirektivet og som gjelder krav til førerrett, alder, forbudet mot å være trafikklærer og sensor samtidig, utdanningskrav og utdanningsnivå. Helsekravene i bokstav f) er imidlertid tatt inn i tillegg, som et nasjonalt krav.

Det generelle kravet i bokstav d) innebærer at det stilles krav om grunnutdanning og etterutdanning. De nærmere kravene for generell og spesiell grunnutdanning og etterutdanning går fram av de respektive bestemmelsene utover i forskriften.

Når det gjelder kravet til utdanningsnivå i bokstav c) har Vegdirektoratet i forslaget lagt seg på minstekravet i førerkortdirektivet, som er et nivå som minst tilsvarer videregående utdanning. I høringen til lovendring som ble sendt i januar ble det skissert at det sannsynligvis ville bli stilt krav om høgskoleutdanning av minst to års varighet. Det er imidlertid et spørsmål om et slikt krav om høgskoleutdanning vil by på for store utfordringer i forhold til å rekruttere nye sensorer.

På den ene siden tilsier det faktum at trafikklærerne har 2-årig høgskoleutdanning at det bør stilles et tilsvarende krav til sensorene. Den som skal kontrollere at opplæringsmålene er nådd, bør ha en formalkompetanse som er på høyde med de som "leverer produktet". Så vidt Vegdirektoratet kjenner til er det ingen andre land i Europa hvor det finnes en slik ubalanse i kompetanseforholdet mellom trafikklærerne og sensorer. De fleste europeiske land har sensorer med formalkompetanse på videregående skoles nivå, men da har trafikklærerne enten tilsvarende nivå, eller i mange tilfeller lavere formalkompetanse. Førerkortdirektivet vil for Europa totalt sett innebære en markant heving av kompetansenivået for førerprøvesensorer. For Norges del vil et krav om videregående nivå nesten bli det motsatte fordi mange sensorer i dag har høgskoleutdanning av en viss varighet.

På den andre siden kan det anføres at det å gi trafikkopplæring er noe som krever en type kompetanse, mens det å vurdere ferdigheter på en prøve krever en annen, og at det ikke er gitt at utdanningsnivået må være likt.

Fordi Statens vegvesen for tiden, og i nærmeste framtid, vil ha utfordringer knyttet til det å rekruttere sensorer, velger vi i denne omgangen å foreslå et krav om utdanning på minimum

videregående skoles nivå som grunnlag for å kunne bli sensor. Vi ber spesielt om høringsinstansenes synspunkter på dette temaet.

Det har tidligere ikke vært formelle helsekrav til sensorer. Vegdirektoratet har vurdert dette, og fremmer forslag om at det kreves at sensorene skal fylle de helsekrav som er fastsatt for å kunne få førerrett i klasse D. Dette er tilsvarende krav som stilles til trafikklærere. Vi ber spesielt om synspunkter fra høringsinstansene om dette.

4.3 Grunnutdanningen

Grunnutdanningen er omtalt i forskriftens § 4.

4.3.1 Utdanning som sensor i klasse B som basis for spesialisering

Det er i førerkortklasse B (personbil) behovet for sensorer er størst. I denne klassen er antallet prøver betydelig større enn i alle andre klasser til sammen.



Sensorene forutsettes å begynne som sensor i denne klassen. Opplæring til, og erfaring fra, å være sensor i klasse B er grunnlaget for eventuell senere spesialisering som sensor i andre førerkortklasser, ved vurderingsprøver og utrykningsprøver.

Bakgrunn for at grunnutdanningen for å bli sensor i klasse B må være relativt omfattende er å sikre grunnleggende trafikkfaglig kunnskap, kompetanse om vurdering og evaluering og gode arbeidsmåter som sensor. Når disse elementene er innarbeidet i tilknytning til klasse B er det lettere å gjennomføre opplæringen i de andre klassene ved at en kan konsentrere seg først og fremst om det som er spesielt ved kjøreatferden i vedkommende klasse. I klasse B er det enklere og billigere å gjennomføre utdanningen enn i de andre førerkortklassene. Spesielt praktiske aktiviteter i de tunge klassene vil være mer ressurskrevende.

4.3.2 Forslag til grunnutdanning klasse B (basiskurs)

Grunnutdanning klasse B skal gi grunnlag for formell godkjenning for sensor i førerkortklasse B (personbil). Vi foreslår at grunnutdanningen deles inn i tre hoveddeler som vist på figuren under.

Trafikkfaglig kompetanse*	4 mnd
Vurderingskompetanse*	2 mnd
Praktisk førerprøvearbeid	2+2 uker

 Ekstern utdanning  Intern opplæring

*) Disse to delene kan gjennomføres samtidig innenfor en totalramme på 4 måneder.

De tre hoveddelene vil ha følgende hovedinnhold:

- *Trafikkfaglig kompetanse:*
Denne utdanningen skal tilføre kunnskap om og forståelse for trafikksystemet, kjøretøy, fysikk, jus, trafikkpsykologi og innholdet i føreropplæringen. Et viktig element vil også være å bevisstgjøre og utvikle sensorens egenferdighet som fører.

- *Vurderingskompetanse:*
Utdanningen vil gi en dypere forståelse for vurdering og de prinsipper som ligger til grunn for vurdering. Hvordan vurderingen planlegges, gjennomføres, kommuniseres og kvalitetssikres vil være sentralt. I studiet legges det ekstra vekt på vurdering av praktisk kompetanse. Det vil bli arbeidet med praktiske problemstillinger for å få kunnskap og øve opp ferdighet.
- *Praktisk førerprøvearbeid:*
Praktisk førerprøvearbeid bygger på kunnskaper og ferdigheter fra delene trafikkfaglig kompetanse og vurderingskompetanse og må av den grunn gjennomføres etter at disse delene er gjennomført. Kurset vil ha et innhold som setter den enkelte sensor i stand til å organisere og gjennomføre førerprøver i tråd med gjeldene forskrift og retningslinjer. Omfattende praktisk øving gjennom simulerte og reelle førerprøver, klargjøring før prøven, avslutning og utforming av vedtak, praktisk vurdering av bilkjøring i konkrete situasjoner vil stå sentralt.

Direktivet setter krav om avsluttende prøve før godkjenning. Forslaget innebærer derfor at hver del avsluttes med eksamen/prøve som samlet gir endelig godkjenning som sensor.

For å gjøre utdanningen effektiv foreslår vi at de to første delene kan gjennomføres samtidig.

I vårt forslag har vi lagt stor vekt på å forslå løsninger som er fleksible og ressursbesparende. Et viktig element er fradragsordninger for de som allerede har deler av den kompetansen som kreves. Blant søkerne vil det antakelig fortsatt være trafikklærere, lærere fra det offentlige skoleverk eller andre med pedagogisk kompetanse. Disse innehar kompetanse som vil komme til fradrag i forbindelse med opplæring for å bli godkjent som sensor. Dette vil medføre at mange, avhengig av rekrutteringsgrunnlag, kan få fritak fra hoveddelene trafikkfaglig kompetanse og/eller vurderingskompetanse, noe som vil medvirke til å begrense omfanget av det utdanningsapparatet etaten må etablere.

Ettersom grunnutdanningen også vil være basis for eventuell senere spesialisering til å bli godkjent sensor for motorsykkel (fører kortklasse A1/A), personbil med tilhenger (klasse BE), tunge klasser (fører kort klasse C1/C1E/D1/D1E/C/CE/D/DE), traktor (klasse T), kjørevurdering og uttrykning (kode 160), må den være relativt omfattende.

4.3.3 Forslag til grunnutdanning andre klasser

Grunnutdanningen for å være sensor i andre klasser som blir omtalt i §§ 6 – 9, bygger på grunnutdanningen for sensor i klasse B. Spesialiseringen vil bestå i å utvikle nødvendig kunnskap om det som er spesielt ved opplæringen i den/de andre klassene og bevisstgjøre og videreutvikle egen kjøreferdighet i disse klassene. Egenferdighet er avgjørende for riktig vurdering av kandidatens prestasjoner ved førerprøven.

- *Grunnutdanning for sensor klasse A1/A:*
Før ble i hovedsak sensorer som tidligere hadde vært trafikklærere på motorsykkel benyttet til prøver i disse klassene. Det ble også gitt et tilbud om et sentralt sensor kurs for motorsykkel. I forbindelse med at ny føreropplæring ble iverksatt fra 1. januar 2005, ble det innført krav om gjennomført motorsykkelinstruktørutdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag for både trafikklærere og sensorer. Utdanningen har en

varighet på tre uker. Vi foreslår at det innføres en egen utdanning med noe kortere varighet som suppleres med internt kurs i førerprøveavvikling kl. A1/A.

➤ *Grunnutdanning for sensor klasse BE:*

Til sensor klasse BE blir det i dag i hovedsak benyttet sensorer som avholder vanlige B-prøver. Opplæringen er varierende og det finnes ingen sentrale føringer på hvordan opplæringen skal være med hensyn til innhold og omfang. Det har aldri vært gjennomført sentralt sensorkurs i denne klassen.

Antall prøver i denne klassen er stigende, og gjør BE til den førerkortklassen med nest flest praktiske førerprøver. For å sikre en forsvarlig kompetanse er derfor viktig at opplæringen for denne klassen systematiseres og kvalitetssikres. Vi foreslår derfor et internt kurs for å bli godkjent for prøver i denne klassen.

➤ *Grunnutdanning for sensor tunge førerkortklasser:*

Når det gjelder prøver i tunge klasser, har mange av sensorene i dag bakgrunn som trafikkklærer i tunge klasser. En del mangler likevel kompetanse i for eksempel egenferdighet. Det har også blitt gitt et tilbud om sentralt sensorkurs for tunge kjøretøyer. I en del tilfeller har tilsatte sensorer fått tilleggutdanning som tungebillærer ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Denne utdanningen har en varighet på seks måneder. Vårt forslag innebærer en tilpasset utdanning av betydelig kortere varighet etterfulgt av internt kurs i førerprøveavvikling for tunge kjøretøyer.

➤ *Grunnutdanning for sensor klasse T:*

For sensorer i klasse T har det aldri vært gitt noe sentralt tilbud om opplæring. Det har til en viss grad vært lokal opplæring som har variert med hensyn til innhold og omfang. For å sikre en forsvarlig kompetanse er derfor viktig at også opplæringen for denne klassen systematiseres og kvalitetssikres. Vi foreslår derfor et internt kurs for å bli godkjent for prøver i denne klassen.

Forskriftens §§ 10 – 13 omtaler andre sensorrelaterte arbeidsoppgaver hvor vi foreslår at det innføres særlige krav før godkjenning. Dette er utrykningsprøver, kjørevurdering, tilrettelagte teoriprøver og rutekonstruksjon.

Også for tilleggsgutdanningene foreslår vi fradragsordninger for de som har tilsvarende kompetanse fra før.

Vårt forslag om tilpasset ekstern utdanning for motorsykkel- og tungbilsensorer er etter vår oppfatning en bedre måte å utnytte ressursene på enn dagens praksis hvor etaten ofte sender tilsatte på utdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Ulempen med denne praksisen er at etaten bidrar til å utdanne personell som senere forlater etaten og begynner som trafikkklærer.

En fullstendig oversikt over direktivets minstekrav, vårt forslag til opplæring og dagens praksis ligger som vedlegg 2 til dette dokumentet.

4.3.4 Gjennomføring av grunnutdanningene

Vårt forslag innebærer at enkelte av modulene gjennomføres av eksterne aktører, mens andre gjennomføres i SVV regi (internt). Effektiv utnyttelse av ressursene og gjennomføring som legger til rette for likehandling av førerprøvekandidatene, er avgjørende for måten opplegget gjennomføres på.

For de delene av utdanningen som tilbys eksternt, kan det bli aktuelt å velge ulike læresteder for ulike studier. Ved valg av læresteder vil vi legge vekt på beliggenhet, reisekostnader og fravær fra ordinært arbeid.

Den delen av grunnutdanningen som gjøres i egen etat, vil vi foreslå bli gjennomført i regi av Vegdirektoratet med stor grad av medvirkning fra regionene. Vi har lang erfaring for at en slik modell er gunstig. Deltakere på tidligere sensorkurs har i sine tilbakemeldinger lagt stor vekt på betydningen av å komme sammen med kursdeltakere fra hele landet og utvikle en felles forståelse for måten å gjennomføre arbeidsoppgavene på. I tillegg er det grunn til å anta at det vil være mer kostnadskrevenende å bygge opp et opplæringsapparat for grunnopplæringen i hver region. Til tross for at alderssammensetningen er høy og at det av den grunn vil bli behov for en god del nyrekruttering, vil antallet være så lavt at det ligger til rette for å videreføre dagens praksis med sentral styring.

4.4 Etterutdanning og kvalitetssikring

Etterutdanning og kvalitetssikring er omtalt i forskriftens §§ 14 og 15. Når det gjelder omfang og antall av etterutdannings- og kvalitetssikringstiltakene har direktivet fordelt dette over ulike tidsperioder. Dette gjør det vanskelig å holde den totale oversikten over hvor lenge den enkelte sensor har godkjenning og når etterutdanning og kvalitetssikring må gjennomføres for å kunne beholde godkjenningen. For å samordne direktivets ulike krav foreslår vi at alle tiltak samles i toårsperioder. Dette innebærer at en sensor etter at alle krav er oppfylt, får fornyet godkjenning for to år.

Vi foreslår derfor en ordning hvor halvparten av sensorene gjennomfører etterutdanning og kvalitetssikring et år, og den resterende halvparten gjennomfører det samme året etter. Dette vil også medvirke til at førerprøveavviklingen i minst mulig grad påvirkes. For at kravet skal være oppfylt vil trolig halvparten av sensorcorpset måtte starte med etterutdanning i 2012.

Det er etter direktivet ikke adgang til å gjøre unntak fra kravene til etterutdanning og kvalitetssikring. Konsekvensen av dette er det ikke er mulig å gjøre unntak for sensorer over en viss alder.

En fullstendig oversikt over direktivets minimumskrav til etterutdanning og kvalitetssikring er vedlagt. Det finnes i dag ingen sentrale føringer på hvordan dette bør gjennomføres.

4.4.1 Etterutdanning (periodisk vedlikeholdstrening)

Direktivet setter krav om etterutdanning (periodisk vedlikeholdstrening) på minimum fire dager i en toårsperiode for ferdigheter i å avholde prøver, utvikle ny kompetanse og/eller sikre likebehandling for publikum. Kravene er omtalt i forskriftens § 14.

I tillegg kreves etterutdanning på minimum fem dager for hver femårsperiode for å utvikle og vedlikeholde praktiske kjøreferdigheter.

Direktivets minstekrav er således at sensor må gjennomføre seks dager vedlikeholdstrening annethvert år for å opprettholde sensorgodkjenning klasse B (basis). Kravet framkommer på følgende måte:

4 dager hvert annet år →	4 dager i en toårsperiode
5 dager i en periode på 5 år d.v.s. 1 dag pr. år →	<u>2 dager i en toårsperiode</u>
Totalt	6 dager i en toårsperiode

For å kunne gi den opplæringen som er påkrevd for en forsvarlig myndighetsutøvelse anser vi det nødvendig å øke omfanget til åtte dager. Slik vi ser det, gir direktivets minstekrav for liten tid til nødvendig generelt kompetansevedlikehold. Vi bygger denne vurderingen på erfaringer vi har fra sensorkursene, ulike former for vedlikehold som med ujevne mellomrom allerede er gjennomført lokalt eller regionalt, og saksbehandling i forbindelse med klager.

Gjennom etterutdanningen er det nødvendig både å tilføre ny kunnskap, bl.a. om mulige endringer i forskrifter og retningslinjer som berører gjennomføringa av prøvene, og å repetere gjeldende føringer for å bidra til større grad av likebehandling. Vi mener vårt forslag til tidsramme trengs for å gjennomføre aktuelle tiltak, som bl.a. vil måtte omfatte praktiske øvelser.

I tillegg foreslår vi vedlikeholdstrening knyttet opp mot ekstra førerkortklasser som den aktuelle sensor er godkjent for. Ekstra klasser som en del sensorer vil være godkjent for, for eksempel motorsykkel og tunge kjøretøy, krever både oppdatering av kunnskap om av 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.

4.4.2 Kvalitetssikringskrav

4.4.2.1 Påhør under reell prøve

Direktivet setter krav om påhør minst en halv dag hvert femte år.

Vi foreslår at påhør av sensor under praktiske prøver gjennomføres minst en dag hvert annet år. Dette gir anledning til å observere minst to prøver i tillegg til før- og ettersamtale. Påsitt bør gjøres lokalt hvor sensoren har sitt daglige virke, og gjennomføres som en oppfølging etter at sensor har gjennomført den periodiske vedlikeholdstreningen. Påhøret vil bli gjennomført av eget personell med spisskompetanse.

Bakgrunnen for forslaget er at dette er ansett som et viktig tiltak for å bidra til kvalitet og likebehandling. Det har tidligere vært stilt krav til Regionsvegkontorene om at dette skal prioriteres som et ledd i å kvalitetssikre førerprøven. Erfaringer viser at innsatsen på området har vært varierende.

4.4.2.2 Oppfølging av prøveresultater

Det kreves i direktivet en årlig oppfølging av prøveresultatene.

Vi vil etablere et system som ivaretar dette kravet. Registreringene vil danne grunnlag for videre oppfølging av den enkelte sensor. Regionsvegkontorene vil få et ansvar i å følge opp og rapportere om avvik.

4.4.3 Gjennomføring av opplæring og kvalitetssikringstiltak

Kravet til årlig etterutdanning er på relativt få dager, og vi anbefaler et opplegg med sentral styring, regional medvirkning og gjennomføring. Vi mener at sentral organisering og styring er mest hensiktsmessig for et mest mulig likt opplegg for etterutdanningen over hele landet. Påsitt under reelle prøver gjøres på den stasjonen enkelte arbeider. Dette vil medvirke til å holde kostnader knyttet til reise og fravær fra produksjon så lavt som mulig.

4.5 Godkjenning

Forskriftens § 16 omtaler hvor lenge godkjenning etter fullført grunnutdanning gjelder. Direktivet krever en slik ordning for å ivareta at kun godkjente sensorer avholder praktiske prøver. Vi legger opp til en dataregistrering av den opplæringen og påhør den enkelte sensor har gjennomført. Systemene vil sperre for sensorer som ikke har oppfylt kravene til opplæring. Håndbok 222 Trafikksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner har et tilsvarende kompetansekrav.

4.6 Minimum antall prøver

Som en del av å opprettholde sensorgodkjenning kreves et en sensor gjennomfører et minimum antall prøver. Dette er nærmere omtalt i forskriftens § 17. Kravet i direktivet er også på dette området svært lavt. Det er fastsatt en sensor skal kjøre minst en prøve hvert andre år for å beholde godkjenningen.

Vårt forslag innebærer at sensorene totalt må gjennomføre minst 150 praktiske prøver i løpet av en toårsperiode. Av dette må minimum 20 prøver avvikles i hver av de tilleggsklasser/grupper man er godkjent for.

For å opprettholde gode rutiner, god kjennskap til de ulike førerprøveruter og god erfaring med nivå på kandidatene er det viktig at en sensor kjører et minimum antall prøver. Dette er også viktig med hensyn til likebehandling. Kravet kan synes for omfattende på små trafikkstasjoner i områder med lavt befolkningsgrunnlag, men vi mener likevel at kravet bør kunne oppfylles. Ressursbehovet for å oppfylle kravet vil etter forslaget bli 30 dagsverk (6 uker) pr. sensor i en toårsperiode.

Forskriftens § 17 tar også for seg hvor lenge fornyet godkjenning gjelder.

4.7 Opplæringsadministrasjon

For å kunne administrere, organisere og gjennomføre grunnutdanning, etterutdanning, pålagt tilsyn av reelle prøver og administrere et godkjenningssystem, foreslår vi å opprette en opplæringsadministrasjon. Denne vil hovedsakelig bestå av ressurspersoner i regionene men også fra TK-avdelingen i Vegdirektoratet.

5. Forslaget

Forslaget til forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m. ligger som vedlegg.

6. Gjeldende rett

I dag er det ingen lov- eller forskriftsfestede krav til kvalifikasjoner for førerprøvesensorer i Norge. Det er ikke fastsatt interne formelle krav til sensoropplæring, utover lokal lønnspolitikk som gir visse føringer for hvilke kvalifikasjoner personer som skal utføre arbeidsoppgaver som førerprøvesensorer skal ha. Det er heller ikke praktisert noen form for formell godkjenning i dag. Etter dagens praksis er det Statens vegvesens regioner som er ansvarlige for å rekruttere medarbeidere til ulike arbeidsfelt og gi disse den nødvendige opplæringen til å utføre de oppgavene de blir satt til.

Selv om det ikke er formelle krav til opplæring, foregår det også i dag ulike kompetansehevingstiltak for førerprøvesensorer. Opplæringen av førerprøvesensorer har til nå vært en kombinasjon av sentral og lokal opplæring. I om lag 20 år har Vegdirektoratet tilbudt

sentrale grunnkurs for sensorer i klasse B. Grunnkursene varer i tre uker. I tillegg kommer oppgaver i tilknytning til kurset som skal gjennomføres på den lokale arbeidsplassen. Disse grunnkursene skal bidra til enhetlig gjennomføring av førerprøven og felles vurdering av kandidatens prestasjoner over hele landet. Vegdirektoratet har som mål at alle sensorene minst skal ha grunnkurs klasse B. Når det gjelder den lokale opplæringen har vi grunn til å tro at denne har variert i omfang og kvalitet.

Sensoropplæringen er intensivert de siste årene for å gi alle som ennå ikke har hatt grunnkurs tilbud om det og for å sikre at nye sensorer får god opplæring tidlig etter ansettelse. For at sensorkorpset i størst mulig grad skal ha et felles kompetansenivå før innføring av etterutdanning i tråd med direktivet, har det fra og med 2009 blitt arrangert oppfriskingskurs for sensorer som har grunnopplæring fra før 1999. Det har her vært stort fokus på endringer i føreropplæringen med vekt på nye læreplaner og publikums økende krav til kvalitet på gjennomføring og vedtak i forbindelse med prøven.

Samtidig med implementeringen av kravene til sensorkompetanse i direktivet vil det bli etablert et enhetlig system for etterutdanning av sensorer i hele landet, noe som vil ha stor betydning for likebehandling og en kvalitativ god vurdering ved førerprøven.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget vil i utgangspunktet ligge til Statens vegvesen. Det er under vurdering hvorvidt kostnadene skal fordeles helt eller delvis på brukerne av de aktuelle tjenestene.

Krav om gjennomført grunnutdanning og innføring av en godkjenningsordning medfører at nyansatte sensorer ikke kan kjøre selvstendige førerprøver før de er godkjent. Dette avviker fra dagens opplegg, hvor mange får en enkel innføring i arbeidsoppgaven, settes i produksjon og hvor det gis kompetansepåfyll etter hvert. Denne endringen vil gi utfordringer i forhold til planlegging og ansettelser.

Gjennom forslaget innføres etterutdanning og kvalitetssikringsordninger som vil legge beslag på ressurser i regionene. Færre sensorer vil gjøre ordningen mindre ressurskrevende. Det er derfor viktig at regionen kritisk vurderer antall sensorer totalt, og innenfor de enkelte klasser. God planlegging og strategisk kompetanseheving vil derfor være sentralt. Konsekvensene av en godkjenningsordning kan bli at enkelte sensorer ikke lenger fyller kravene for videre godkjenning. Dette kan skape utfordringer knyttet til å skaffe disse nye arbeidsoppgaver.

Statens vegvesen bruker allerede i dag betydelige ressurser på kompetanseutvikling for førerprøvesensorer. Fordi kompetanseutvikling i hovedsak har vært et regionalt anliggende, som har vært løst ulikt fra region til region, har Statens vegvesen ikke noen nøyaktig oversikt over hvor mye ressurser som avsettes til kompetanseutvikling i dag.

Ved implementering av kvalifikasjonskravene til førerprøvesensorer som følger av tredje førerkortdirektiv vil det etableres et mer enhetlig system for kompetanseutvikling. For de regionene som allerede i dag har brukt mye ressurser på kompetanseheving vil ikke de økonomiske konsekvensene bli store, men der kompetanseheving har vært nedprioritert vil det medføre økte kostnader i forhold til i dag. Statens vegvesen antas totalt sett å få økte kostnader i forhold til i dag.

Kompetansehevingstiltakene kan deles i to hovedkategorier; grunnopplæringen og etterutdanningen. I tillegg knytter det seg kostnader til administrasjon og kvalitetssikring av ordningen.

7.1 Grunnopplæring

Førerfordirektivets krav til grunnopplæring er generelt utformet og det nærmere innholdet i opplæringsprogrammet er i stor grad overlatt til medlemsstatene.

Det anses ikke realistisk å få etablert en egen ekstern utdanning for sensorer ved førerprøven. Opplæringsinstitusjoner vil ikke være interessert i å tilby en slik utdanning fordi markedet er for begrenset, og det er grunn til å anta at en slik utdanning av mange vil bli oppfattet som for spesialisert og tiltrekke seg få søkere.

Omfanget og innhold i grunnopplæring vil være avhengig av hvilken kompetanse vedkommende sensor har ved ansettelse. Det er grunn til å regne med at det i perioder med høy sysselsetting vil være nødvendig å ansette personer med større behov for tilleggsutdanning enn i perioder med lavere sysselsetting. I vårt forslag har vi lagt opp en fleksibel grunnutdanning for å kunne ivareta disse svingningene i markedet.

Det har de senere år bydd på utfordringer å rekruttere det antall sensorer som er nødvendige for å opprettholde et tilfredsstillende tjenestetilbud. Tradisjonelt har det hovedsakelig vært rekruttert sensorer fra trafikklærerbransjen. Det er både nødvendig og ønskelig å rekruttere fra et bredere grunnlag framover og dermed større behov for å definere hvilken grunnleggende kompetanse som skal kreves for å kunne utføre sensoroppgaver.

Vi går ut fra at noe av grunnutdanningen for enkelte sensorer må gjennomføres etter ansettelse. Etter vår vurdering er det mest aktuelt at en del av grunnutdanningen foregår innenfor det ordinære høgskole- og/eller universitetssystemet, ved at etaten kjøper studieplasser innenfor fag eller emner. Det må påregnes kostnader i forbindelse med innkjøp av opplæringstjenester. I henhold til høgskolenes standardberegning anslås en halvårsenhet ved universitet eller høgskole å koste ca 75000,-, noe avhengig av undervisningsform og omfanget av praktisk undervisning. Det er vanskelig å anslå de totale kostnadene for kjøp av opplæringstjenester fordi vi ikke vet hvor stort antall sensorer som vil ha behov for grunnopplæring og hvilket omfang av opplæring den enkelte har behov for.

Det vil i tillegg påløpe eventuelle reise- og oppholdskostnader knyttet til gjennomføring av utdanning ved ekstern opplæringsinstitusjon. Kostnader til reise og opphold vil avhenge av hvilke(t) studiested som velges etter en anbudsrunde. Dette vil det bli tatt høyde for i forbindelse med utarbeidelsen av anbudsdokumentene.

Som nevnt gjelder kravet til grunnopplæring kun for sensorer som kommer inn i yrket fra og med januar 2013. Gjennomsnittsalderen for sensorene i Statens vegvesen er relativt høy. En kartlegging av sensorgruppen gjennomført i 2008 viser at snittalderen for førerprøvesensorene da lå på 51 år. Dette innebærer at det de nærmeste årene må rekrutteres mange nye sensorer. Nyrekrutterte sensorer måtte uansett fått en opplæring, uavhengig av direktivkravene.

7.2 Etterutdanning og kvalitetssikring

Alle sensorer som er i virksomhet, må gjennomføre etterutdanning i tråd med direktivet. Som kjent oppstiller direktivet minstekrav til etterutdanning og vårt forslag til omfang av denne etterutdanningen er innarbeidet i forskriften.

I 2008 var det ca 350 sensorer som gjennomførte praktiske førerprøver. Det varierer svært mye hvor mange førerprøver den enkelte sensor kjører. Både hensynet til begrensnig av kostnadene forbundet med kompetanseheving og å sikre tilstrekkelig faglig kontinuitet for den enkelte sensor ved gjennomføring av førerprøver, tilsier en begrensnig i antall sensorer. Det anslås at antallet førerprøvesensorer i fremtiden vil ligge mellom 250 og 300 personer.

Basert på dagens antall sensorer og de foreslåtte kravene som gjelder for etterutdanning og kvalitetssikring vil denne oppfølgingen for førerprøvesensorene totalt sett kreve 8 årsverk. Kostnadene forbundet med dette anslås til 4-5 millioner i året. I tillegg kommer utgifter til reise og opphold. Etterutdanningen foreslås gjennomført lokalt, noe som vil minimere reisekostnader.

Det brukes allerede i dag betydelige ressurser til både grunnopplæring og etterutdanning av sensorerne. Der det allerede eksisterer et tilfredsstillende opplegg, gjennom lokal arbeidsplassopplæring og sentralt sensorkurs, vil merkostnaden ikke bli stor. Innføringen av den nye sensorutdanningen vil da i stor grad erstatte den eksisterende opplæringen og ikke komme som et tillegg. Endringene vil medføre en mer enhetlig og systematisert opplæring og en heving av nivået på opplæringen.

7.3 Opplæringsadministrasjon

Som tidligere nevnt foreslår vi å opprette en opplæringsadministrasjon som skal administrere, organisere og gjennomføre grunnutdanning, etterutdanning, pålagt tilsyn av reelle prøver og administrere et godkjenningssystem.

Til dette arbeidet har vi anslått at ressursbehovet totalt vil utgjøre 10 årsverk pr år (ca 6 millioner kroner) hvis dagens antall sensorer opprettholdes. Av disse vil åtte årsverk fordeles på regionen etter antall sensorer, og to årsverk legges til Vegdirektoratet. Vi presiserer at i dette tallet ligger også ressursbehovet til selve undervisningen i de interne opplæringstiltakene. Statens vegvesen bruker også i dag flere årsverk på å administrere kompetanseutvikling for førerprøvesensorer. Det anslås at den reelle økningen derfor blir 7-8 årsverk (4-5 millioner kroner).

Vedlegg 1 til høringsdokumentet:

Grunnutdanning

Oversikt over direktivets minimumskrav, foreslåtte krav og dagens praksis

Tiltak	Direktivskrav (minimum)	Foreslåtte krav	Dagens praksis
Utdanning før ansettelse	- Videregående skole	- Videregående skole	- Trafikklærer-utdanning (1-2 år)
Grunnutdanning kl. B	- Krav til innhold (omfang bestemmes nasjonalt)	- Trafikkfaglig kompetanse (4 mnd.) ³ - Vurderingskompetanse (2 mnd) ³ - Internt sensorkurs (4 uker)	- Bygger på trafikklærer-utdanning - Internt sensorkurs (3 uker)
Grunnutdanning kl. A	- Bestemmes nasjonalt	- Spesialutdanning (2 uker) - Internt sensorkurs (2 uker)	- Motorsykkelinstr. (HiNT) (3 uker) - Internt sensorkurs (2 uker) ¹
Grunnutdanning tunge klasser	- Bestemmes nasjonalt	- Spesialutdanning (6 uker) - Internt sensorkurs (2 uker)	- I hovedsak trafikklærer-utdanning for tunge klasser (6 mnd) - Internt sensorkurs (2 uker) ¹
Grunnutdanning kl. BE	- Bestemmes nasjonalt	- Internt kurs (3 dg)	- Ingen sentrale føringer
Grunnutdanning kl. T	- Nasjonal klasse (omtales ikke)	- Internt kurs (8 dg)	- Ingen sentrale føringer
Grunnutdanning utrykningsprøver	- Nasjonal kode (omtales ikke)	- Opplæring i utrykning (kode 160) (2 uker) ⁴ - Internt kurs (2 uker)	- Kurs (2 uker) ²
Grunnutdanning kjørevurdering	- Omtales ikke	- Spesialutdanning (1 uke) - Internt kurs (7 dg)	- Spesialutdanning ved HiNT (1 uke)
Grunnutdanning tilrettelagte teoriprøver	- Omtales ikke	- Internt kurs (3 dg)	- Internt kurs (3 dg)
Grunnutdanning Kjøreruter	- Omtales ikke	- Internt kurs (3 dg)	- Ingen sentrale føringer

1) Ikke arrangert de siste årene p.g.a. manglende kapasitet

2) Kun gjennomført i 1998. Ingen nye sensorer etter det

3) Det gir fradrag hvis tilsvarende utdanning er gjennomført tidligere

4) Obligatorisk opplæring i henhold til læreplan ved godkjent kursarrangør

Vedlegg 2 til høringsdokumentet:

Etterutdanning og kvalitetssikring

Oversikt over direktivets minimumskrav og foreslåtte krav

Tiltak	Direktivskrav (minimum)	Forslått krav
Etterutdanning teoretisk / praktisk kompetanse (basis)	4 dager i en toårsperiode	6 dager i en toårsperiode
Etterutdanning praktiske kjøreferdigheter (basis)	5 dager i en femårsperiode	5 dager i en femårsperiode fordelt på 2 dager i en toårsperiode
Etterutdanning tilleggsklasser	<i>Tunge kl:</i> Bestemmes nasjonalt <i>Motorsyssel:</i> Bestemmes nasjonalt <i>Klasse BE:</i> Bestemmes nasjonalt <i>Klasse T:</i> Bestemmes nasjonalt <i>Utrykning:</i> Ikke omtalt <i>Kjørevurdering:</i> Ikke omtalt	<i>Tunge kl:</i> 2 dager i en toårsperiode <i>Motorsyssel:</i> 2 dager i en toårsperiode <i>Klasse BE:</i> 1 dag i en toårsperiode <i>Klasse T:</i> 1 dag i en toårsperiode <i>Utrykning:</i> 2 dager i en toårsperiode <i>Kjørevurdering:</i> 2 dager i en toårsperiode
Observasjon under reell prøve	En halv dag i en femårsperiode	1 dag i en toårsperiode
Minimum antall prøver	Minst 1 prøve i en toårsperiode	Minst 150 prøver i en toårsperiode, min. 20 prøver pr. klasse/gruppe av klasser
Oppfølging av prøveresultater	Årlig	Årlig
Godkjenningsordning	Årlig	Årlig
Kontroll av at administrative rutiner følges ved alle prøvesteder	Årlig	Årlig