



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 15 L

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i yrkestransportlova (krav om butid for utferding av kjøresetel mv.)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 7. november 2014,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Hovudinnhald i proposisjonen

Samferdselsdepartementet gjer her framlegg om endringar i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova).

Framlegget gjev heimel i yrkestransportlova for krav om butid for utferding av kjøresetel til utanlandske førarar av kjøretøy i løyvepliktig persontransport. Framlegget vert gjort på bakgrunn av at det butidskrav som har vore praktisert ikkje kan gjerast gjeldande etter den nye politiregisterlova, lov 28. mai 2010 nr. 16 om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten (politiregisterlova). Politiregisterlova tredde i kraft 1. juli 2014. Etter politiregisterlova skal krav om butid gå direkte fram av lov eller forskrift gjeve med heimel i lov, jf. politiregisterlova § 36 andre ledd.

Kravet om butid etter framlegget gjeld ikkje for EØS-borgarar som legg fram politiattest frå heimstaten sin. Dette er i samsvar med politiregisterlova § 36 første ledd nr. 1 som likestiller politiattest utferda i anna EØS-land med norsk politiattest. Kravet gjeld heller ikkje for utlendingar frå land utanfor EØS (tredjelandsborgarar) som har opphald i eit anna EØS-land enn Noreg og som kan leggje fram politiattest og prov på lovleg opphald frå dette landet, eller har tidlegare opphald i Noreg og fråveret ikkje er av eit slikt omfang at

det ikkje kan gjennomførast tilfredsstillande vandelskontroll.

Framlegget gjeld òg somme mindre endringar i yrkestransportlova. For det første vert det gjort framlegg om at det *skal* krevjast politiattest ved søknad om løyve, og at kravet gjeld *ordinær* politiattest. For det andre vert det gjort framlegg om endringar som gjeld tilvising og retting av skrivefeil. Desse endringane vil ha små eller ingen materielle verknader.

2 Bakgrunn for framlegget

2.1 Butidskrav for utferding av kjøresetel

Butidskravet som grunnlag for vandelsvurdering av utanlandske borgarar som søkjer om kjøresetel for å utføre persontransport på veg, følgde fram til 1. juli 2014 av handhevingsinstruksen frå Politidirektoratet (rundskriv 2007/001 «Håndhevingsinstruks i førerkortsaker mv.», heretter omtalt som handhevingsinstruks). Etter politiregisterlova § 36 andre ledd skal slike krav gå direkte fram av lov eller forskrift gjeve med heimel i lov. Politiregisterlova tredde i kraft 1. juli 2014. Butidskravet er dermed falt bort frå 1. juli 2014.

Det følgde av handhevingsinstruksen at politiet burde krevje minst fem års butid i tilfelle der søkjaren ikkje kunne leggje fram ein truverdig

politiattest frå heimlandet sitt. Instruksen opna for skjøn i dei einskilde sakene både når det gjaldt om det skulle krevjast butid og i vurderinga av om ein utanlandsk politiattest var truverdig.

Vandelsprøvinga av utanlandske borgarar som ikkje har budd i Noreg over tid vil, etter departementet si vurdering, verte svekka utan eit butidskrav. Politiet vil då berre kunne vurdere vandelen for den perioden vedkommande som søker om kjøresetel har budd i Noreg. Det vil ikkje vere høve til å be om utanlandsk politiattest etter politiregisterlova. For utlendingar med forholdsvis kort butid i Noreg, vil vandelskontrollen vere av liten verdi sidan den berre dekkjer vandelen i eit avgrensa tidsrom. Vandelskontrollen vil ikkje avdekkje potensielt alvorlege straffbare handlingar vedkommande kan ha gjort før han eller ho kom til Noreg.

Departementet vil framheve at ei svekka vandelsvurdering vil kunne få negative konsekvensar for tryggleiken til passasjerane.

Politiregisterlova § 36 andre ledd opnar for at det i særlovgevinga kan verte sett krav om butid på inntil fem år.

Eit slikt butidskrav kan fastsetjast i særlovgevinga dersom «*vesentlige samfunnshensyn tilsier det*», jf. politiregisterlova § 36 andre ledd. Departementet meiner behovet for å sikre passasjerane sin tryggleik er eit vesentleg samfunnsomsyn. Vandelsvurderinga av dei som søker om kjøresetel har bakgrunn i ønsket om å sikre tryggleiken til passasjerane. Mellom anna vil passasjerar, særleg skuleborn og passasjerar med funksjonshemmingar, vere sårbare i situasjonar der dei er aleine med føraren. Departementet meiner det er viktig, så langt som mogleg, å sikre at førarar av kjøretøy i løyvepliktig persontransport, har ein slik bakgrunn at dei er skikka til å ha det ansvaret yrket inneber.

Etter politiregisterlova er det ikkje lenger mogleg å leggje fram politiattest frå tredjeland (land utanfor EØS), ettersom det ved krav om politiattest er meint norsk politiattest med opplysningar frå det norske strafferegisteret. Justis- og beredskapsdepartementet (JD) uttalar i forarbeida til politiregisterlova¹ at ein regel om butid skal ivareta omsynet til likehandsaming, og hindre at det oppstår tilfeldige særordningar.

På denne bakgrunn føreslår departementet at det vert lovfesta eit krav om minste butid i Noreg på fire år for å få kjøresetel. Kravet gjeld ikkje for EØS-borgarar som legg fram politiattest frå heimstaten sin. Kravet gjeld heller ikkje for tredjelands-

borgarar som har opphald i eit anna EØS-land enn Noreg, og som kan leggje fram politiattest og prov på lovleg opphald frå dette landet, eller som har tidlegare opphald i Noreg som ikkje er av eit slikt omfang at det ikkje kan gjennomførast tilfredsstillande vandelskontroll. Butidskravet skal bidra til å sikre tryggleiken til passasjerane.

2.2 Høyringa

Samferdselsdepartementet sende 15. mai 2013 framlegget på allmenn høyring. Frist for merknader vart sett til 28. juni 2013. I tillegg til at høyringsnotatet vart lagt ut på Samferdselsdepartementet sine heimesider på internett, vart det sendt til følgjande instansar:

Arbeidsdepartementet
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og kirke-
departementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Miljøverndepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Olje- og energidepartementet
Statsministerens kontor
Utenriksdepartementet

Datatilsynet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Konkurransetilsynet
Regjeringsadvokaten
Vegdirektoratet

Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune – Byrådet

¹ Ot. prp nr. 108 (2008–2009) punkt 12.2.6.

Rogaland fylkeskommune
 Sogn og Fjordane fylkeskommune
 Sør-Trøndelag fylkeskommune
 Telemark fylkeskommune
 Troms fylkeskommune
 Vest-Agder fylkeskommune
 Vestfold fylkeskommune
 Østfold fylkeskommune
 Kollektivtrafikkforeningen
 KS- Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon

Akademikerne
 Arbeidsgiverforeningen Spekter
 Det norske maskinistforbund
 Hovedorganisasjonen Virke
 Hurtigbåtenes Rederiforbund
 Landsorganisasjonen i Norge
 NHO Transport
 Norges Ingeniør- og Teknologiorganisasjon
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Kommuneforbund
 Norsk Sjømannsforbund
 Norsk Sjøoffisersforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 NSB Nettbuss AS
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Rederienes Landsforening
 Ruter AS
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
 Yrkestrafikkforbundet

27 av høyringsinstansane har gjeve fråsegn i saka. 19 av desse hadde substansielle merknader til eitt eller fleire av framlegga. Dette inkluderar Arbeidsdepartementet, Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Utenriksdepartementet, Integrerings- og mangfoldsdirektoratet, Politidirektoratet, Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Oslo kommune, Rogaland fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Norges Taxiforbund, NHO Transport og Landsorganisasjonen i Norge (LO).

Åtte av dei høyringsinstansane som har gjeve fråsegn hadde ikkje merknader til framlegga. Dette inkluderar Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, Forsvarsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Kunnskapsde-

partementet, Landbruks- og matdepartementet, Miljøverndepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, og Regjeringsadvokaten.

3 Krav om butid for utferding av kjøresetel

3.1 Oversikt

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om å ta inn ein heimel i yrkestransportlova § 37c andre ledd for å krevje at utlendingar skal ha budd fem år i Noreg før kjøresetel kan utferdast, sjå punkt 2.1.

Framlegget er i stor grad ei vidareføring av butidskravet i handhevingsinstruksen. Butidskravet skal sikre at politiet har tilstrekkeleg grunnlag for å gjere ein forsvarleg vandelskontroll av søkjaren. Departementet viste i høyringsnotatet til at føremålet med butidskravet er omsynet til tryggleiken til passasjerane.

I høyringsnotatet framheva departementet fire aspekt ved framlegget. For det første spørsmålet om kven som er omfatta av butidskravet etter framlegget, for det andre spørsmålet om utgangspunktet for utrekninga av butid, for det tredje spørsmålet om butidsregelen skal opne for skjønsmessig vurdering av politiattestar frå tredjeland og for det fjerde spørsmålet om lengda på butidskravet. Det vert gjort nærare greie for desse spørsmåla i punkt 3.3 til 3.6.

3.2 Generelt om framlegget om eit krav om butid for utferding av kjøresetel

3.2.1 Gjeldande rett

Yrkestransportlova (ytl.) kapittel 7A har reglar om kjøresetel. Etter ytl. § 37a første ledd må den som vil utøve yrket som førar av kjøretøy i løyvepliktig persontransport ha kjøresetel i tillegg til førarkort. Dette inneber at det er krav om kjøresetel for transport med drosje, selskapsvogn, turvogn, rutevogn og motorvogn som er spesielt utforma og/eller utstyrt for transport for funksjonshemma. Kravet til kjøresetel gjeld ikkje for førarar som eig eller er tilsette i ei verksemd som har foretningsstad i utlandet, og som har rett til å utføre transport i Noreg etter ytl. § 10.

Kjøresetelen vert utferda av politimeisteren der søkjaren bur, jf. ytl. § 37a andre ledd.

Etter ytl. § 37c første ledd må den som skal få kjøresetel vere fylt 20 år og ha slik vandel at politiet ikkje finn vedkommande uskikka til å virke

som førar av motorvogna. I tillegg til god vandel vert det stilt særskilte helsekrav jf. ytl. § 37b.

Vandelskontrollen for utferding av kjøresetel skjer ved at politiet søker etter opplysningar om søkjaren i politiet sitt eige strafferegister. For nordmenn og dei som har budd i Noreg i lang tid gjer politiet vandelsvurderinga ut frå opplysningar i strafferegisteret utan tidsavgrensing. Det vert ikkje utferda politiattest i slike saker.

Personar som flyttar til Noreg skulle, etter handhevingsinstruksen punkt 3.9.2, ha budd i landet i fem år for å verte vurdert som skikka til å få kjøresetel. Regelen falt bort frå 1. juli 2014 då politiregisterlova tredde i kraft. Etter regelen i handhevingsinstruksen burde politiet krevje minst fem års opphald i Noreg som vilkår for å utferde kjøresetel. Det vart ikkje kravd fem års butid dersom søkjaren kunne leggje fram ein truverdig politiattest frå heimlandet sitt. I praksis ville ein politiattest frå eit EØS-land alltid verte godkjent som tilstrekkeleg bevis på vandelen. For søkjarar frå tredjeland ville det ofte ikkje vere mogleg å gjennomføre ein tilfredsstillande vandelskontroll basert på ein politiattest frå det landet søkjaren kom frå. Dersom politiet ikkje meinte politiattesten var truverdig, kravde dei at vedkommande hadde budd fem år i Noreg før det kunne utførast vandelskontroll. Butidskravet vart praktisert på skjønsmessig grunnlag ut frå ei vurdering av om den framlagde politiattesten var truverdig.

Frå politiregisterlova tredde i kraft 1. juli 2014 kan politiet i samband med vandelskontroll ikkje lenger praktisere krav om butid for personar som flyttar til Noreg.

3.2.2 Høyringsframlegg

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om å ta inn ein heimel i ytl. § 37c andre ledd for å krevje at utlendingar skal ha budd fem år i Noreg før kjøresetel kan utferdast. Kravet om butid skulle etter framlegget ikkje gjelde EØS-borgarar som la fram politiattest frå den tidlegare heimstaten sin. Dersom EØS-borgaren ikkje vil leggje fram slik attest, ville vedkommande etter framlegget verte underlagt kravet om butid. Etter departementet sitt framlegg skulle det alltid verte stilt krav om fem års butid for tredjelandsborgarar. Unntak skulle gjelde dersom vedkommande tidlegare hadde hatt opphald i Noreg og fråveret ikkje var av eit slikt omfang at politiet ikkje kunne gjennomføre tilfredsstillande vandelskontroll.

Når det gjeld forholdet til EØS-retten viste departementet til at EØS-borgarar kunne unngå butidskravet ved å leggje fram politiattest frå

heimlandet sitt. Norske borgarar ville ikkje måtte leggje fram politiattest ettersom det er politiet som gjer vandelskontrollen ved å søkje i strafferegisteret. Norske borgarar måtte heller ikkje leggje fram politiattest sjølv om dei hadde budd i utlandet ei tid, sjå nærare om dette under punkt 3.3. For EØS-borgarar ville den einaste måten å dokumentere god vandel på i realiteten vere å leggje fram politiattest frå heimlandet. Departementet viste i høyringsnotatet til at dette kunne innebere ei viss ulikhandsaming mellom norske borgarar og EØS-borgarar. Departementet la likevel til grunn at det ville vere nødvendig for å realisere målet med regelen at EØS-borgarar måtte leggje fram politiattest frå heimlandet sitt. Departementet meinte difor at kravet om å leggje fram politiattest er grunngeve i allmenne omsyn, jf. EØS-avtalen art. 28 nr. 3.

Departementet gjorde i høyringsnotatet òg framlegg om heimel i § 37c til å gje nærare reglar om kjøresetel i forskrift.

Vidare inviterte departementet høyringsinstansane til å gje innspel til alternative løysingar til eit krav om butid som kan sikre tryggleiken til passasjerane.

3.2.3 Høyringsfråsegn

Totalt har 26 høyringsinstansar gjeve fråsegn til framlegget om å innføre krav om butid. Av desse har elleve sagt at dei i det vesentlege støttar departementet sitt framlegg, medan fire har svart at dei ikkje er samde i framlegget. Tre av høyringsinstansane har korkje sagt seg samde eller usamde i framlegget, men har kommentert nokre sider ved framlegget. Åtte av høyringsinstansane har ikkje merknader til framlegget. Nedanfor følgjer fråsegn som knytt seg til generelle aspekt ved framlegget.

Dei som er positive til framlegget er Politidirektoratet, Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Nord-Trøndelag fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, NHO Transport og Norges Taxiforbund. Sju av desse høyringsinstansane hadde substansielle merknader til generelle aspekt ved framlegget, som vert omtalt i det følgjande.

Politidirektoratet viser til at framlegget er ei lovfesting av politiet si praksis dei seinare åra, og støttar framlegget. Dei viser til at sårbare grupper, som skuleborn og funksjonshemma, dagleg er avhengige av transport med taxi der passasjerane er åleine med føraren.

Akershus fylkeskommune støttar framlegget. Fylkeskommunen meiner eit mellombels yrkesforbod er uheldig, særleg fordi arbeid som buss- og drosjesjåfør for fleire innflyttarar representerar inngangen til den norske arbeidsmarknaden. Fylkeskommunen meiner likevel ikkje at omsynet til tryggleiken til passasjerane bør vike. I denne samanhengen viser dei til at ein drosjepassasjer er i ein sårbar situasjon og at tilliten til føraren er viktig.

Hedmark Fylkeskommune sluttar seg til framlegget, og meiner det er fleire omsyn som tilseier at kravet om fem års butid vil være fornuftig.

Sør-Trøndelag fylkeskommune er positive til framlegget, men viser samstundes til at framlegget i nokre tilfelle vil gå ut over innvandrara sine moglegheiter til å kome raskt i arbeid.

Vest-Agder fylkeskommune er positive til framlegget. Dei trekkjer fram at krav om fem års butid nok vil resultere i at førarane vert betre i norsk, og at dette vil kunne skape ei trygg ramme rundt passasjertransporten. Fylkeskommunen peikar likevel på at framlegget vil kunne vere problematisk for innvandrara sine moglegheiter til å komme raskt i arbeid.

NHO Transport er i hovudsak positive til framlegget. Dei meiner det er positivt at ein såpass inngripande regel som fem års butid vert regulert i lov og ikkje berre i rundskriv.

NHO Transport føreslår to alternativ til kravet om fem års butid for borgarar utanfor EØS. For det første at borgarar som har fått norsk statsborgarskap vert unnatekne frå kravet om butid. For det andre at borgarar som har fått opphald og butillating i Noreg, òg vert unnatekne frå kravet om butid.

Norges Taxiforbund er positive til framlegget og meiner det er ryddig, mellom anna av omsyn til føreseielegheita, at den uformelle grensa for butid vert lovfesta. Det vert òg vist til at omsynet til publikum si tryggleik må gå føre omsynet til ikkje å diskriminere personar frå tredjeland.

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (BLD), Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDI), Oslo kommune og Landsorganisasjonen i Norge (LO) er negative til framlegget om butidskrav.

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (BLD) ser det som uheldig at innvandrara frå tredjeland vert utestengt i fem år frå arbeid der det vert kravd kjøresetel. Det er ei målsetjing at så mange som mogleg skal gå ut i arbeid etter at det toårige introduksjonsprogrammet er avslutta. Dei meiner samfunnet vil gå glipp av viktige ressursar ved å innføre eit slikt krav.

Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDI) viser til at krav om fem års butid i realiteten inneber eit mellombels yrkesforbod for tredjelandsborgarar. IMDI legg til grunn at det er viktig å ha ordningar som kan sikre tryggleiken til passasjerane. Dei meiner likevel dette må gjerast på ein slik måte at tiltaka i minst mogleg grad diskriminerar personar som har utanlandsk bakgrunn og som har kortare butid i Noreg.

Oslo kommune støttar føremålet med departementet sitt framlegg og framhever vanskanane med å gjennomføre ei tilfredsstillande vandelsvurdering når søkjaren berre har eit kort opphald i Noreg. Kommunen meiner likevel at framlegget om eit butidskrav på heile fem år er svært inngripande ettersom det inneber eit yrkesforbod for dei saka gjeld. Kommunen meiner vidare at det er uheldig at politiet allereie praktiserer krav om butid utan lovheimel til dette, og meiner at dette viser eit behov for lovfesting av kravet.

Når det gjeld alternative løysingar meiner Oslo kommune at eit butidskrav bør verte kombinert med fleire materielle kvalitetskrav. Dei viser til at ytterlegare materielle kvalitetskrav vil auke kompetansen i næringa, og vil vere eit svar på mykje av kritikken som har vore retta mot drosjenæringa dei seinaste åra. Oslo kommune meiner at strengare kvalitetskrav òg vil føre til at søkjaren må ha budd i landet ei stund for å vere i stand til å oppfylle krava. Kommunen meiner dei allereie eksisterande reglane om kjennsksprøve ikkje er ei tilstrekkeleg regulering, og meiner det bør stillast krav om bestått sjåførkurs i offentleg regi før kjøresetel kan verte tildelt. Kommunen framhever at materielle kvalitetskrav bør lovfestast for å sikre ei heilskapleg regulering og kompetanseauking for alle sjåførar.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) meiner det er uheldig dersom lova innfører eit fem års yrkesforbod for passasjertransport for alle innvandrara som kjem frå tredjeland. LO meiner difor at ein butidsregel bør opne for skjøn, sjå nærare under punkt 3.5.

Utenriksdepartementet (UD) kommenterer ikkje om dei samla sett støttar eller ikkje støttar framlegget. Dei kommenterer likevel somme aspekt ved framlegget.

UD viser til at det i høyringsframlegget går fram at bakgrunnen for vandelskravet er å sikre publikum mot førarar som er straffa for «alvorlige forbrytelser». Dei peikar på at det ikkje går fram av høyringsbrevet kva ein meiner med «alvorlige forbrytelser». Dei viser vidare til at det i handhevingsinstruksen er gjeve nokre retningslinjer for vandelsvurderinga, mellom anna i punkt 3.9.3 i

rundskrivet. Etter UD si meining gjev desse retningslinene vide og til dels skjønsmessige rammer for forvaltningsskjønet ved slike søknadsprosessar. UD viser vidare til at i utgangspunktet vert alle konsesjonsordningar sett på som restriksjonar på fridomen til å kunne investere, etablere seg, arbeide eller yte tenester etter EØS-retten. Dette fører til at ordningar med offentleg godkjenning kjem inn under EØS-retten sitt krav til samhøve (forholdsmessighet). Ut frå ovannemnde peiker UD på at slike kriterium i større grad bør gå fram av lov eller forskrift.

UD stiller vidare spørsmål ved om det er vurdert om kriteria for nekting av kjøresetel er rimelege for alle kategoriane av transport kjøresetelordninga gjeld for.

Buskerud fylkeskommune kommenterer ikkje om dei samla sett støttar eller ikkje støttar framlegget. Dei peikar likevel på at det burde setjast krav til norskkunnskap for å få utferda kjøresetel. Ifølgje fylkeskommunen bør vandelsvurderinga og kravet til norskkunnskapar òg gjelde ved utferding av løyve.

3.2.4 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at dei høyringsinstansane som støttar framlegget viser til at dei meiner det er fornuftig å lovfeste det allereie eksisterande butidskravet. Dei legg vekt på at eit krav om fem års butid for utlendingar vil gje ei trygg ramme rundt passasjertransporten. Departementet har vidare merka seg at dei høyringsinstansane som er i mot framlegget meiner kravet om butid for utlendingar som søkjer om kjøresetel går i mot integreringspolitiske interesser og omsynet til å få innvandrarak raskt i arbeid.

Departementet meiner omsynet til å vidareføre praksisen med krav om butid for å tryggje passasjerane må gå framom omsynet til å få innvandrarak raskare i arbeid. Politiregisterlova § 36 andre ledd opnar for at det i særlovgjevinga kan fastsetjast butidskrav på inntil fem år dersom «*vesentlige samfunnshensyn tilsier det*». Det vert her vist til at sjåføryrket har fleire eigenskapar som gjer at omsynet til tryggleiken må tilleggjast særleg vekt. Departementet vil i det følgjande sjå på tre eigenskapar ved sjåføryrket som i særleg grad aktualiserar omsynet til passasjerane sin tryggleik, og som, etter departementet si vurdering, inneber at «*vesentlige samfunnshensyn*» taler for at det er nødvendig med krav om butid.

For det første utøver førarak av kjøretøy i løyvepliktig persontransport yrket sitt på ein slik måte at dei kjem i ei særstilling når det gjeld

kundekontakt. Sjåførarak, særleg drosjesjåførarak, men òg bussjåførarak, er ofte åleine med ein eller få passasjerar. I tillegg er sjåføren mobil, og kan i praksis kjøre passasjerane kor som helst. Desse omstenda set passasjerane i ein sårbar situasjon. Nokre særleg sårbare grupper, som til dømes born, funksjonshemma og gamle, er ofte avhengige av drosjetransport på dagleg basis og vil vere særleg utsette for moglege overgrep.

For det andre er kontrollen av den daglege utøvinga av yrket annleis for sjåførarak enn for andre yrke. I fleire yrke vil det i større grad vere sosial og kollegial kontroll med utøvinga av yrket, i tillegg til at det vil vere tettare tilsyn med utøvinga av yrket frå leiinga. Slik kontroll vil vere vanskeleg å oppnå for sjåførarak.

For det tredje er det eit særtrekk ved sjåførarak at vandelskontrollen vert gjort av politiet, og ikkje av dei som skal tilsette føraren. Innan til dømes fleire helse- og omsorgsyrke må søkjaren leggje fram politiattest for arbeidsgjevar ved tilbod om ei stilling. For dei yrka er det arbeidsgjevar sjølv som gjer ei vurdering av om søkjaren er skikka for yrket basert på opplysningane i politiattesten. Når det offentlege, som for kjøresetel, utfører vandelsprøvinga får dei ei meir aktiv rolle i prosessen, og dermed meir ansvar om noko går galt.

Det er departementet si vurdering at dei særtrekka som er nemnde over, inneber at det er særleg viktig å sikre at sjåførarak har slik vandel at dei er skikka til å ha det ansvaret sjåførarak inneber. Departementet kan ikkje sjå at det er grunn til å senke krava til vandelsvurdering samanlikna med praksisen som gjaldt fram til 1. juli 2014, og ønskjer å oppretthalde kravet om butid.

Departementet legg særleg vekt på at fleire sårbare grupper er avhengige av transport, særleg drosjetransport, og at sjåføren ofte har ein eller få passasjerar i si varetekt under transporten. Sjåførarak vert utført innanfor ei ramme som gjer passasjerane sårbare for overgrep. Det er departementet si vurdering at omsynet til å sikre rutinar som skal ivareta tryggleiken til passasjerane ved søknad om kjøresetel, må gå framom omsynet til at innvandrarak i nokre tilfelle kan kome tidlegare i arbeid.

Departementet har lagt vekt på at transportnæringa har fleire utanlandske førarak av både buss og drosje, og at dette gjer behovet for eit butidskrav ekstra stort. Departementet meiner at ei lovfesting av butidskravet etter handhevingsinstruksen er godt eigna til å sikre at førarak har god vandel, og dermed sikre tryggleiken for passasjerane.

Departementet har merka seg at UD meiner at det bør vurderast om kriteria for grunnlaget for å nekte utferding av kjøresetel bør takast inn i lov eller forskrift. Departementet er samd i at det kan vere ønskeleg med nærare retningsliner for utøvinga av politiet sitt skjøn ved vurdering av vandel. Departementet vil ved eit seinare høve vurdere om slike kriterium for utøvinga av skjøn bør takast inn i forskrift med heimel i lova, jf. framlegget om heimel i ytl. § 37j. Sjølv om departementet har ein generell heimel til å gje forskrifter i ytl. § 35 meiner departementet ein eigen heimel i kapittel 7A vil tydeleggjere den kompetansen departementet har til å gje forskrifter om kjøresetel.

Departementet har òg merka seg at UD stiller spørsmål ved om det er vurdert om kriteria for nekting av kjøresetel er rimelege for alle kategoriane av transport kjøresetelordninga gjeld for. Når det gjeld vandelsvurderinga av dei som søkjar om kjøresetel, meiner departementet at det ikkje er grunn til å skilje mellom dei ulike formene for persontransport. I alle kategoriane av persontransport har føraren passasjerar i si varetekt, samstundes som føraren ofte vil vere aleine med ein eller få passasjerar under transporten. Moglegheitene for at ein passasjer vert utsett for overgrep vil i større grad vere avhengig av dei konkrete omstenda, snarare enn kva transportform det er tale om.

Departementet viser til grunngevinga for framlegget generelt og held fast ved framlegget til lovendring.

Departementet har merka seg høyringsinstansane sine synspunkt på alternative løysingar til krav om butid.

Når det gjeld Oslo kommune sine framlegg om at det vert innført fleire materielle kvalitetskrav, som til dømes krav til språk, lokalkjennskap og konflikthandtering, meiner departementet at slike opplæringskrav ikkje vil vere treffsikre når det gjeld å sikre tryggleiken til passasjerane. Behovet for slike krav vil mellom anna kunne variere frå person til person. Slike krav vil etter departementet si vurdering dessutan vere vanskelege å vurdere objektivt.

Når det gjeld NHO Transport sine framlegg om alternativ til kravet om fem års butid for tredjelandsborgarar, kan departementet ikkje sjå at det å gjere unnatak frå kravet om butid for borgarar som har fått opphaldstillating, vil vere i samsvar med ønsket om å sikre at den som søkjer om kjøresetel har god nok vandel til å vere førar i løyvepliktig persontransport. At ein person får opphald i Noreg inneber ikkje at vedkommande

har slik vandel at han er skikka til å arbeide som buss- eller drosjesjåfør. Butidskravet vil ikkje gjelde for utlendingar som har fått norsk statsborgarskap. Departementet legg til grunn at det er sjeldan utlendingar får norsk statsborgarskap utan å ha budd fire år eller meir i Noreg.

3.3 Kven som er omfatta av butidskravet

3.3.1 Høyringsframlegg

Når det gjeld kven som vert omfatta av butidskravet gjorde departementet i høyringsnotatet greie for ulike moment i vurderinga.

Departementet viste i høyringsnotatet til at politiregisterlova gjeld på Svalbard, slik at lovbrøt som skjer der vert registrert. Det vil difor vere tilstrekkeleg grunnlag for å vurdere vandelen til personar som bur på Svalbard. Departementet la til grunn at butid på Svalbard vil verte likestilt med butid på fastlandet.

Departementet viste i høyringsnotatet til at utlendingar frå tredjeland med tidlegare opphald i Noreg, som hovudregel ikkje vil vere unnatekte frå kravet om butid. Ein utlending som returnerar til Noreg etter å ha budd i eit anna land i nokre år, vil etter framlegget måtte bu i Noreg i fem nye år før vedkommande kan søkje om kjøresetel. Framlegget innebar likevel at politiet i nokre tilfelle kunne vurdere om butidskravet i slike situasjonar vil gje eit urimeleg resultat. Politiet kunne, etter framlegget, gje dispensasjon frå kravet om butid der fråveret frå Noreg ikkje er av eit slikt omfang at det ikkje kunne gjennomførast tilfredsstillande vandelskontroll.

Departementet viste vidare til at kravet om butid ikkje vil gjelde for norske statsborgarar som har budd lengre periodar i utlandet. Departementet viste i den samanhengen til omtala i høyringa til framlegg om ny politiregisterforskrift § 28-4, datert 15. juni 2011 punkt 6.5, og at dei omsyna som kjem til uttrykk der òg gjer seg gjeldande for krav om butid for kjøresetel. Politiregisterforskrifta er vedteke i samsvar med framlegget. JD konkluderte i høyringa til politiregisterforskrifta med at dei under ein viss tvil var kome til at ein butidsregel ikkje bør omfatte norske borgarar som har budd i utlandet. Bakgrunnen var at det er vanleg at norske borgarar er fleire år i utlandet i jobbsamheng saman med familien. JD meinte det er vanskeleg å forsvare at desse skal få eit yrkesforbod når dei kjem tilbake frå utlandet. JD viste vidare til at det er fleire skilnadar mellom norske borgarar og utanlandske borgarar som har budd lengre tid i utlandet etter eit opphald i

Noreg. For det første vil ein ha oversikt over vanden til norske borgarar før dei flytta til utlandet. For det andre er det nærliggjande at norske styresmakter får kjennskap til om norske borgarar kjem under straffeforfølgning i utlandet, særleg om det er tale om alvorlege straffbare handlingar. Anten ved at borgaren sjølv tar kontakt med norske styresmakter for bistand, eller ved at dei utanlandske styresmaktene tar kontakt med norske styresmakter. På den bakgrunnen konkluderte JD med at kravet om butid ikkje bør gjelde for norske borgarar, sjølv om dei over lengre tid har hatt opphald i utlandet. JD sitt syn vart lagt til grunn i høyringsnotatet frå departementet i denne saka, og det vart konkludert med at butidskravet for å få utferda kjøresetel ikkje bør gjelde for norske borgarar med lengre opphald i utlandet.

3.3.2 Høyringsfråsegn

Utenriksdepartementet (UD) viser til at det i høyringsnotatet er lagt opp til at norske borgarar som har vore i utlandet i lengre tid ikkje skal måtte bu fem år i Noreg før kjøresetel kan verte utferda. Dei stiller spørsmål ved om EØS-retten sitt prinsipp om likehandsaming har vore vurdert i høve til denne tilsynelatande ulike vurderinga av norske borgarar i høve til EØS-borgarar. UD viser i den samanhengen til ikkje-diskrimineringsprinsippet i EØS-avtalen artikkel 4 og forbodet mot ulik handsaming ved godkjenningssordningar.

Sør-Trøndelag fylkeskommune meiner det vil kunne verte oppfatta som ulikhandsaming at norske statsborgarar som har opphalde seg i utlandet i fleire år er unnatekne frå kravet om butid. Dei støttar likevel konklusjonen i framlegget ettersom både Samferdselsdepartementet og JD har kome til at butidskravet ikkje skal gjelde for nordmenn.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) meiner det er uheldig at nordmenn som er busett utanfor EØS i meir enn fem år ikkje skal omfattast av kravet til butid. LO meiner at dersom lova vert gjennomført, bør nordmenn som har budd utanfor EØS ei lengre tid handsamast likt med tredjelandsborgarar.

NHO Transport støttar departementet si vurdering av at det ikkje skal krevjast fem års butid for norske borgarar. Organisasjonen peiker likevel på at ein slik konklusjon føreset at det vert gjort grundige undersøkingar av om borgaren har gjort seg skuldig i lovbrøt under utanlandsopphaldet.

NHO Transport meiner vidare at EØS-borgarar som ikkje vil leggje fram politiattest ikkje bør få utferda kjøresetel etter fem års butid. Dei mei-

ner at dersom EØS-borgaren ikkje vil leggje fram politiattest, kan dette tyde på at desse har gjort seg skuldige i alvorlege lovbrøt i heimlandet.

3.3.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at UD meiner framlegget kan innebere ulikhandsaming av norske borgarar og EØS-borgarar dersom EØS-borgarar som har opphalde seg i tredjeland ei tid vert handsama annleis enn norske borgarar som har gjort det same.

Departementet peiker her på at ein EØS-borgar som har opphalde seg i eit tredjeland i ei viss tid vil kunne leggje fram politiattest frå heimlandet sitt på vanleg måte. Butidskravet opnar dermed ikkje for ulikhandsaming av norske borgarar og EØS-borgarar. På same måte som for nordmenn som har opphalde seg i utlandet, legg departementet til grunn at styresmaktene i heimstaten til ein EØS-borgar òg vil få kjennskap til om EØS-borgaren har kome under straffeforfølgning i utlandet. Departementet legg til grunn at politiattesten i dei fleste høve vil fange opp det vedkommande har kome under straffeforfølgning for i utlandet.

Departementet vil presisere at det er den staten der EØS-borgaren har sitt statsborgarskap som vil styre kva land han skal leggje fram ein politiattest frå.

Det vart i høyringsnotatet ikkje gjort greie for dei tilfella der ein tredjelandsborgar har budd ei tid i eit EØS-land før vedkommande kom til Noreg. Departementet meiner at det vil vere urimeleg å ikkje ta omsyn til den tida ein tredjelandsborgar har opphalde seg i eit EØS-land. Departementet finn difor at òg utlendingar som ikkje har statsborgarskap i eit EØS-land, men som har opphald i eit slikt land, skal kunne leggje fram politiattest frå dette landet. Søkjaren må òg i slike tilfelle kunne leggje fram bevis på si opphaldstid og at opphaldet er lovleg. Dette er i tråd med det som har vore praksis etter handhevingsinstruksen.

Departementet legg dermed til eit ekstra unnatak frå butidskravet for tredjelandsborgarar som har opphald i eit EØS-land.

Departementet viser elles til grunngevinga for framlegget generelt og held fast ved framlegget til lovendring.

3.4 Utgangspunktet for utrekning av butid

3.4.1 Høyringsframlegg

Departementet vurderte i høyringsframlegget kva tidspunkt butida bør reknast frå.

Departementet viste i høyringsnotatet til at det vil vere naturleg å leggje til grunn det same tidspunktet som vert lagt til grunn for politiregisterforskrifta. Departementet viste til at det for EØS-borgarar vil vere naturleg å leggje til grunn den datoen vedkommande kryssar grensa inn til Noreg. EØS-borgaren vil då ha bevisbyrda for å dokumentere dette. For tredjelandsborgarar viste departementet til at eit aktuelt utgangspunkt kan vere datoen vedtaket om opphaldstillating vart registrert hos utlendingsstyresmaktene. Departementet bad om høyringsinstansane sitt syn på dette spørsmålet.

3.4.2 Høyringsfråsegn

Vest-Agder fylkeskommune støttar framlegget om at butid skal reknast frå datoen for vedtaket om opphaldstillating for tredjelandsborgarar, og frå datoen for kryssing av grensa for EØS-borgarar.

Fleire av høyringsinstansane meiner at det ikkje vil vere rimeleg om butida for tredjelandsborgarar vert rekna frå tidspunktet for opphaldstillating. Desse høyringsinstansane meiner at ein i større grad må nærme seg innreisetidspunktet òg for tredjelandsborgarar. Synspunkta deira vert gjort greie for i det følgjande.

Dåverande *Arbeidsdepartementet (AD)* uttalar at både innreisetidspunktet og registreringstidspunktet er moglege utgangspunkt for fastsetjing av butid. AD viser til følgjande:

«Registreringsdato er en enkel dato i den forstand at den for politiet, evt. andre myndigheter, er lett å avklare. Samtidig krever utlendingsloven registrering først ved opphold i mer enn tre måneder. Settes registreringsdatoen som utgangspunktet for beregningen av botiden, vil EØS-borgeren med andre ord tillegges en lengre botid enn om innreisedatoen benyttes. Videre er det de materielle vilkårene som er avgjørende for om en EØS-borger har oppholdsrett i Norge og således kan opparbeide seg botid i Norge. Settes registreringstidspunktet som utgangspunkt for beregningen, vil personer som ikke har registrert seg, men som likevel har hatt oppholdsgrunnlag, ikke kunne opparbeide seg botid. Vi mener derfor at innreisetidspunktet er et godt utgangspunkt for fastsettelse av oppholdstid, men i tilfeller hvor innreisetidspunktet ikke er mulig å avklare, kan utregning av oppholdstid settes til registreringstidspunktet eller første gang borgeren er i kontakt med offentlig myndighet.

Det er foreløpig ikke slik at EØS-borgeren selv har bevisbyrden for å dokumentere innreisetidspunktet.»

BLD meiner utgangspunktet for utrekninga bør vere første dato søkjaren er registrert i Noreg, anten dette er datoen i søknaden om opphaldstillating eller datoen søkjaren kom til Noreg. *BLD* meiner det ikkje bør liggje søkjaren til last at Utlendingsdirektoratet har lang sakshandsamingstid. Det vil gje urimelege utslag dersom datoen for godkjenning av opphaldstillating skal leggjast til grunn. Det avgjerande bør vere at personen oppheld seg i Noreg og er underlagt norsk politimynde.

IMDI tilrår generelt at butida må reknast frå då utlendingen kom til landet og vart registrert i folkeregisteret. *IMDI* meiner at ein bør leggje til grunn heile den tida ein person har opphalde seg i Noreg når ein skal vurdere lovlydnaden til vedkommande. Dersom ein legg til grunn at tredjelandsborgarar først får rekna butid frå første gongs opphaldstillating vert gjeve, vil resultatet ifølgje *IMDI* kunne verte vilkårlig og avhengig av sakshandsamingstida i UDI og UNE i ulike saks-typar. I verste fall vil det kunne ta fleire år før ein kan byrje å rekne på butida.

NHO Transport meiner butida bør reknast frå det tidspunktet borgarane kom til Noreg på lovleg vis.

3.4.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at det er ulike synspunkt på kva tidspunkt som bør leggjast til grunn som startdato for utrekning av butida. Nokre høyringsinstansar viser til at innreisetidspunktet til Noreg bør vere utgangspunktet for utrekninga av butida.

Departementet la i høyringsnotatet til grunn den løysinga som var valt i det sektorovergripande regelverket i politiregisterforskrifta. Etter politiregisterforskrifta § 28-4 vil tidspunktet for butida for tredjelandsborgarar utan opphaldstillating ved innreise til Noreg verte rekna frå den datoen vedtak om opphaldstillating vert registrert hos utlendingsstyresmaktene. Føresegna i politiregisterforskrifta gjeld berre med mindre noko anna går fram av særlovgevinga, jf. politiregisterforskrifta § 28-4 tredje ledd.

På bakgrunn av høyringsfråsegna har departementet gjort ei ny vurdering av kva tidspunkt butida skal verte rekna frå for borgarar utan opphaldstillating ved innreise til Noreg.

Departementet legg vekt på at butida i utgangspunktet bør omfatte den tida borgarane har opphalde seg i Noreg og vore underlagt norsk politimynde. Opphaldstida må vidare vere mogleg å etterprøve og gje grunnlag for ein regel som kan nyttast i praksis.

Datoen for vedtaket om opphaldstillating er eit utgangspunkt som gjev eit godt grunnlag for å etterprøve utgangspunktet for butida, og er samstundes ein praktikabel regel. På den andre sida vil ein slik regel føre til at søkjarane i praksis vil ha opphalde seg i Noreg i lang tid før ein startar å rekne på butida. Departementet er samd i at dette vil kunne verke urimeleg og at lang sakshandsamingstid hos utlendingsstyresmaktene ikkje bør liggje søkjaren til last.

Etter ei ny vurdering, på bakgrunn av høyringsinstansane sine merknader, meiner departementet at for søkjarar som kjem til Noreg utan opphaldstillating bør tidspunktet for butida verte rekna frå den datoen søknaden om opphaldstillatinga vert registrert hos utlendingsstyresmaktene. For EØS-borgarar og tredjelandsborgarar som har fått opphaldstillating før innreise til Noreg vil tidspunktet for butida framleis følgje av politiregisterforskrifta § 28-4 andre ledd. For EØS-borgarar vil dette vere tidspunkt for innreise, og for tredjelandsborgarar med opphaldstillating ved innreise vil dette vere den datoen vedkommande melder om innreise etter utlendingslova § 19.

3.5 Skjønsmessig vurdering av om politiattestar er truverdige

3.5.1 Høyringsframlegg

Departementet viste i høyringsnotatet til at framlegget til butidskrav i yrkestransportlova ikkje opnar for individuelle vurderingar av om politiattestar frå tredjeland er truverdige. Framlegget inneber ei endring frå det som var gjeldande rett etter handhevingsinstruksen der politiet hadde høve til å gjere ei slik skjønsmessig vurdering. EØS-borgarar ville etter framlegget kunne leggje fram politiattest frå heimlandet. For tredjelandsborgarar innebar framlegget at det ville krevjast fem års butid i Noreg før kjøresetel kunne verte utferda.

Departementet viste i høyringsnotatet til at regelen heng saman med at det i forarbeida til den nye politiregisterlova², vart lagt opp til ein regel som ikkje opnar for at politiet skal kunne vurdere

utanlandske politiattestar. Poliattiattest frå eit anna EØS-land enn Noreg vil likevel vere likestilt med norsk politiattest. Regelen i politiregisterlova er grunnngjeve med at dette sikrar likehandsaming og motverkar at det oppstår tilfeldige særordningar.

3.5.2 Høyringsfråsegn

BLD har forståing for at det kan vere ressurskrevjande for politiet å vurdere om det skal krevjast butid i kvart einskild tilfelle. BLD meiner likevel at eit butidskrav for alle innvandrarar frå tredjeland råkar svært vidt, og at det er ein uønska samfunnsmessig konsekvens av framlegget at eit stort tal innvandrarar vert utestengt frå ein arbeidssektor i fem år. Dette kan ifølgje BLD tale for at det beste alternativet likevel er individuelle vurderingar. BLD meiner at omsynet til likehandsaming og motverknad av tilfeldige særordningar kan verte ivaretekne ved mindre inngripande tiltak, som til dømes gjennom å gje klare retningsliner for utøvinga av skjønet. BLD er samd i at omsynet til tryggleiken må takast i vare. For å betre tryggleiken til passasjerane bør det etter BLD sitt syn setjast i verk andre tiltak enn krav om politiattest.

IMDI tilrår at innvandrarar frå tredjeland òg må ha høve til å leggje fram politiattest eller liknande dokumentasjon frå tidlegare heimstat når dette let seg gjere. Direktoratet meiner det vil verte feil å utelukke denne moglegheita slik det vert lagt opp til i høyringsframlegget. Godkjenning av dokument frå heimlandet er ei viktig oppgåve som det kontinuerleg vert arbeidd med. IMDI legg til grunn at det i dag er mogleg å skaffe truverdige politiattestar frå fleire land i verda enn EØS-landa. IMDI uttaler:

«Integreringspolitikken vektlegger at innvandrere raskest mulig skal komme i arbeid etter nødvendig norskopplæring og kvalifisering, og for de gruppene som har rett og plikt til introduksjonsprogram og norskopplæring skal dette normalt være gjennomført innen 2 og 3 år etter bosetting og etter at oppholdstillatelse er gitt. Integreringsmeldingen som ble behandlet av Stortinget i mars 2013 vektlegger blant annet betydningen av yrkesrettet kvalifisering ut fra arbeidslivets behov og det arbeides med en handlingsplan for bedre bruk av innvandre-res kompetanse. Ut fra dette perspektivet er det viktig at ikke regelverket stiller urimelige krav til botid for innvandrere som har kompetanse til å bli sjåfør, og at regelverket er fleksibelt når ulike hensyn skal avveies.»

² Ot.prp. nr. 108 (2008–2009) p. 12.2.6

Vest-Agder fylkeskommune meiner ein bør bruke ordlyden i handhevingsinstruksen for å unngå unødige yrkesforbod. Dei peikar på at ein då vil kunne godta politiattestar frå tredjeland dersom desse er truverdige.

LO meiner politiet bør ha høve til å nytte skjøn ved vurderinga av butid ved utferding av kjøresetel.

NHO Transport meiner det er rett at kravet om butid vert utforma om eit *skal*-krav, slik at ein unngår vurderingar på skjønsmessig basis. Organisasjonen meiner likevel at ein i heilt spesielle tilfelle bør kunne gje unntak frå regelen. Organisasjonen viser til at det vil vere urimeleg at kravet rår borgarar frå land med demokrati og sterke statsinstitusjonar. For borgarar frå slike land meiner *NHO Transport* at vil det vere tilstrekkeleg å krevje politiattest. Sistnemnde bør gjelde alle land som Noreg har utleveringsavtale med.

3.5.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har merka seg at BLD, IMDI, Vest-Agder fylkeskommune, *NHO Transport* og *LO* meiner at det bør opnast for å godta politiattestar frå tredjeland etter ei individuell vurdering.

Departementet viser til at det ikkje er høve til å krevje politiattest frå tredjeland etter den nye politiregisterlova. Det vert her vist til at forarbeida til politiregisterlova³ avgrensar politiattest etter politiregisterlova til berre å gjelde norsk politiattest. Det vert i denne samanhengen vist til at det i praksis er fleire problem knytt til utanlandske politiattestar. For det første kan det i fleire tilfelle vere vanskeleg for arbeidssøkjaren å innhente politiattest frå bustadlandet sitt. Det vert her peikt på at det i nokre tilfelle kan vere uforsvarleg å krevje at vedkommande skal innhente attest frå styresmaktene i det tidlegare heimlandet, mellom anna av omsyn til bakgrunnen til utlendingen. I nokre tilfelle vil det òg vere slik at attesten ikkje er truverdig, eller at styresmaktene i det aktuelle landet ikkje har eit system for å utferde politiattest. For det andre vil det ofte vere vanskeleg å klarleggje det reelle innhaldet i ein utanlandsk politiattest og å konvertere den til norske høve. At ein med politiattest i politiregisterlova meiner norsk politiattest vert òg fastslått i politiregisterforskrifta § 28-2 første ledd andre setning.

Departementet viser elles til grunngevinga for framlegget generelt, og held fast ved framlegget om at det ikkje skal vere høve til å gjere indivi-

duelle vurderingar av om politiattestar frå tredjeland er truverdige.

3.6 Lengda på butidskravet

3.6.1 Høyringsframlegg

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om at lengda på butidskravet vert sett til fem år. I høyringsnotatet viste departementet til at eit krav om fem års butid vil samsvare godt med dåverande gjeldande praksis og at det vil gje politiet eit tilfredsstillande grunnlag for å gjere ein vandelskontroll av søkjaren.

Departementet viste i høyringsnotatet til at det er ønskeleg med ein regel som er nært knyt til dåverande gjeldande praksis. Etter handhevingsinstruksen kunne politiet krevje butid i Noreg på inntil fem år basert på ei skjønsmessig vurdering. I praksis satt politiet stort sett kravet om butid til fem år for å utferde kjøresetel.

I tillegg viste departementet til at kravet om fem års butid er innanfor rammene av føresegna i politiregisterlova § 36 der det går fram at krav om butid kan setjast til fem år der vesentlege samfunnsinteresser talar for det.

3.6.2 Høyringsfråsegn

Politidirektoratet meiner karantenetida bør vere av ei viss lengd for å unngå at personar som relativt nyleg har vore domfelt for grove brotsverk i tidlegare heimland får kjøre buss og drosje i Noreg. Politidirektoratet meiner difor at ei karantenetid på til dømes tre år vil vere for kort. Dersom det ikkje er noko å utsetje på søkjaren sin vandel etter ei butid på fem år, vil ein i større grad kunne ta i vare passasjerane sin tryggleik, som er hovudgrunngevinga for ordninga med kjøresetel. Politidirektoratet meiner at omsynet til at søkjaren har problem med å kome i arbeid, må vere underordna omsynet til publikum sin tryggleik.

Norges Taxiforbund meiner at reglane for kjøresetel bør harmoniserast med reglane i politiregisterlova, slik at det vert innført ein femårsregel.

BLD meiner det ikkje er nødvendig med fem års butid. *BLD* saknar ei konkret vurdering av kor lenge butidskravet bør vere for å kunne få kjøresetel. Dersom ein skal innføre krav om butid meiner *BLD* at to år er tilstrekkeleg for å kunne gjere ein tilfredsstillande vandelskontroll. Her må omsynet til passasjerane si tryggleik vegast opp mot omsynet, til å få innvandrarar i arbeid snarast råd. Det må òg takast med i vurderinga at krav om butid/

³ Ot.prp. nr. 108 (2008–2009) punkt 12.2.6

politiattest antakeleg er eit lite eigna verkemiddel med omsyn til å oppnå tryggleik for passasjerane.

IMDI åtvarar mot at kravet til butid vert sett til fem år, og viser til at dette ikkje har nokon naturleg referanse innan utlendingsretten. IMDI meiner det vil vere meir naturleg at butidskravet vert sett til tre år, ettersom permanent opphaldstillating normalt vert gjeve tre år etter at det er gjeve opphaldstillating første gong.

Oslo kommune legg vekt på at framlegget fører til eit yrkesforbod for partar som saka gjeld. Kommunen meiner kravet til butid av denne grunn bør setjast lågare, samstundes som ein stiller fleire materielle kvalitetskrav for tildeling av kjøresetel.

3.6.3 Departementet sine vurderingar

Departementet har særleg merka seg at fleire høyringsinstansar meiner at kravet om fem års butid vil vere uheldig med tanke på å få tredjelandsborgarar raskt i arbeid.

På bakgrunn av fråsegna frå høyringsinstansane har departementet gjort ei ny vurdering av lengda på butidskravet.

Departementet ser at bortfallet av moglegheta til å utøve skjøn, både ved vurderinga av om butid skal krevjast og ved vurdering av om politiattestar frå tredjeland er truverdige, kan føre til at butidskravet reelt sett vert strengare.

Det er departementet si vurdering at om lengda på butidskravet vert så kort som to eller tre år, slik BLD og IMDI føreslår, vil det ikkje gje politiet tilstrekkeleg grunnlag til å gjere ei forsvarleg vandelsvurdering av søkjaren. Departementet viser her til dei særlege utfordringane ved sjåføryrket, som er gjennomgått i punkt 3.2.4. Departementet legg stor vekt på at Politidirektoratet meiner butidskravet må vere av ei viss lengd, og at til dømes tre år vil vere for kort tid til at ein kan gjere ei reell vurdering av vandelen.

Departementet meiner at eit butidskrav på fire år vil korrigere for eventuelle urimelege effektar av at skjønselmenta i vurderinga fell bort, samstundes som ein tek omsyn til passasjerane sine behov for tryggleik under transporten.

På denne bakgrunn gjer departementet framlegg om at lengda på butidskravet vert satt til fire år.

4 Andre endringar i yrkestransportlova

Departementet gjorde i høyringsnotatet framlegg om tre mindre endringar i yrkestransportlova,

som ikkje får materielle verknader. I tillegg gjer departementet her framlegg om oppretting av ein skrivefeil og ein gal tilvising i lovteksten, og ei presisering av kravet om politiattest.

For det første gjorde departementet i høyringsnotatet framlegg om ei endring av ordlyden i yrkestransportlova § 26 om politiattest, slik at det går fram at det *skal* krevjast politiattest ved søknad om løyve, ikkje at det *kan* krevjast slik ordlyden er i dag. Det er allereie etter gjeldande praksis eit krav om politiattest ved søknad om løyve, og er fastsett i yrkestransportforskrifta § 6 første ledd. Bakgrunnen for framlegget er eit ønske om å tilpasse lovteksten til gjeldande praksis.

Fem av høyringsinstansane har gjeve fråsegn om framlegget om å endre § 26. Sør-Trøndelag fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Oslo kommune og Vest-Agder fylkeskommune uttalar at dei er positive til at ytl. § 26 vert endra slik at lovregelen vert utforma som ein *skal*-regel. Norges taxiforbund uttalar at dei ikkje har merknader til endringa av ytl. § 26 ettersom framlegget ikkje inneber noko realitetsendring.

Departementet gjorde for det andre framlegg om å endre tilvisinga i ytl. § 37a andre ledd frå § 37c andre ledd, til § 37c tredje ledd. Dette var nødvendig ettersom høyringsframlegget innebar at andre ledd vart flytta til tredje ledd i § 37c.

Departementet gjorde for det tredje framlegg om å leggje til ordet «likevel» føre tilvisinga i § 37a andre ledd. Dette vart gjort for å markere ein skilnad mellom hovudregelen i § 37a andre ledd, og unntaket i nytt § 37c tredje ledd. Yrkestransportlova § 37a andre ledd slår fast at det ikkje er nødvendig med ny kjøresetel ved skifte av bustad. Etter § 37c tredje ledd vil det likevel innanfor somme løyvedistrikt kunne vere krav om kjentmannsprøve.

Det har ikkje kome inn merknader til framlegget til endringar i § 37a.

Departementet vil i tillegg rette ein skrivefeil i § 37 c første ledd, der ordet «være» vert endra til «vere».

Vidare gjer departementet framlegg om å endre lovtilvisinga i ytl. § 7 første ledd frå § 4 andre ledd bokstav a) og b) til § 4 andre ledd bokstav b) og c). Bakgrunnen for endringa er at gjeldande bokstav a) og b) er flytta til bokstav b) og c) etter lovvedtak nr. 66 (2012-2013) av 3. juni 2013 om endringar i yrkestransportlova. Endringa får ingen materielle verknader.

Departementet vil vidare endre yrkestransportlova § 26 slik at det kjem klart fram at det i lova er krav om *ordinær* politiattest ved søknad om løyve. Framlegget vart sendt på høyring 9.

februar 2012 saman med framlegg til fleire andre endringar i yrkestransportlova. Departementet viste i høyringsnotatet til at framlegget vart gjort på bakgrunn av eit ønske frå Justis- og beredskapsdepartementet om eit einsarta regelverk der det i spesiallovane vert presisert kva type politiattest som skal krevjast. Etter politiregisterlova § 40 nr. 1 er hovudregelen at det vert utferda ordinær politiattest med mindre noko anna er særskilt fastsett. Reglane for politiattest i politiregisterlova vil utfylle føresegna om politiattest i yrkestransportlova.

Oslo kommune kommenterte at det er ønskeleg med eit strengare krav til vandel i bransjen, særleg i drosjenæringa. Dei meiner ein vil kunne oppnå eit strengare vandelskrav ved å krevje *uttømmende* politiattest slik at tidsavgrensingane i politiregisterlova § 40 ikkje gjeld.

Departementet meiner ikkje at det skal krevjast uttømmende politiattest ved søknad om løyve, og held fast ved at kravet om politiattest i § 26 skal følgje utgangspunktet om *ordinær* politiattest etter politiregisterlova § 40. Departementet legg vekt på at omsynet til resosialisering talar for at visse eldre og mindre alvorlege sakar ikkje skal hefte ved borgaren lengre enn nødvendig. Departementet held difor fast ved framlegget til lovendring og viser til grunngjevinga i høyringsnotatet.

Departementet viser til grunngjevinga for framlegga i høyringsnotatet og held fast ved framlegget til lovendring.

5 Økonomiske og administrative konsekvensar

Framlegget inneber ei forenkling av prosedyrane for vurdering av krav om butid ettersom moglegheita til å nytte skjøn ved vurderinga fell bort. Såleis fører framlegget til likehandsaming av borgarar utanfor EØS. Dette er ein konsekvens av den nye politiregisterlova. Ei slik forenkling av prosedyrane vil kunne redusere dei administrative kostnadene ved ordninga med utferding av kjøresetel.

Når det gjeld den einskilde utlendingen si moglegheit til å få jobb, meiner departementet at lovfestinga av butidskravet ikkje vil gje store utslag samanlikna med tidlegare praksis. For EØS-borgarar vert praksisen med at dei kan leggje fram politiattest frå heimlandet vidareført. For tredjelandborgarar som tidlegare måtte ha butid

i Noreg på grunn av at dei ikkje kunne leggje fram ein truverdig politiattest frå heimlandet, vil det òg etter lovfestinga krevjast butid. Det er berre den gruppa av tredjelandborgarar som tidlegare ville fått godkjent politiattesten frå heimlandet som grunnlag for vandelsvurderinga, som i utgangspunktet vil verte underlagt eit strengare butidskrav. Departementet gjer vidare merksam på at butidskravet vert satt ned frå fem til fire år samanlikna med tidlegare praksis.

Departementet meiner dei praktiske verkna-dene av butidskravet vil vere små. For det første vil kravet om butid for utferding av kjøresetel berre avgrense høvet til å kunne ta arbeid som sjåfør i løyvepliktig persontransport (til dømes buss og drosje). Det vil såleis framleis vere høve til å ta anna arbeid, mellom anna som sjåfør i godstransport. For det andre vil ein utlending i realiteten måtte bu Noreg ei tid før det er aktuelt å søke om kjøresetel. Mellom anna vil ein for å få kjøresetel òg måtte ha relevant førarkort. Utanlandske førarkort utferda i tredjeland vil som hovudregel ikkje gi førarrett i Noreg. Dette fører til at desse må gjennomgå føraropplæring på lik line med nordmenn som søkjer om førarkort for første gong. Dei er likevel fritekne frå delar av trafikalt grunnkurs. Førarkort som er utferda i nokre tredjeland kan på visse vilkår bytast inn mot norsk førarkort. For kjøresetel for drosje er det for by- og tettstadsområdene i tillegg sett vilkår om kjentmannsprøve. Både for å gjennomgå nødvendig opplæring for førarkort og for å kunne få arbeid som sjåfør er det nødvendig med språkopplæring. All nødvendig opplæring for sjåføryrket vil ta tid. Etter framlegget vil butid reknast frå tidspunktet vedkommande er registrert i landet. Vedkommande vil såleis få opparbeid butid samstundes som han eller ho kvalifiserer seg til yrket.

På bakgrunn av at endringane i høve til tidlegare praksis berre får verknad for nokre tredjelandborgarar, at butidskravet berre avgrensar tilgangen på arbeid til bestemte yrke, og at dei som skal inn i slikt yrke må kvalifisere seg og kunne norsk, vil lovfestinga av butidskravet i seg sjølv ha små verknader på den tida det tar før tredjelandborgarar kan få arbeid i Noreg.

Etter departementet si vurdering vil framlegget til lovendring samla sett ha små økonomiske og administrative konsekvensar. Departementet viser her til at framlegget i hovudsak er ei vidareføring av tidlegare praksis.

6 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget

Til § 7 om behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute

Lovtilvisinga i § 7 første ledd vert endra frå § 4 andre ledd bokstav a) og b) til § 4 andre ledd bokstav b) og c). Bakgrunnen for endringa er at gjeldande bokstav a) og b) er flytta til bokstav b) og c) etter lovvedtak nr. 66 (2012-2013) om endringar i yrkestransportlova. Endringa får ingen materielle verknader.

Til § 26 om politiattest

Føresegna om politiattest i § 26 vert endra slik at det går fram at det *skal* krevjast politiattest ved søknad om løyve. Endringa får ikkje materielle verknader ettersom det følgjer av yrkestransportforskrifta at politiattest alltid vert kravd ved søknad om løyve.

Det vert vidare slått fast at det er krav om *ordinær* politiattest ved søknad om løyve. Dette er ei tilpassing til den nye politiregisterlova.

Til § 37a om virkeområde for kjøresetel

Lovtilvisinga i § 37a andre ledd vert endra frå ei tilvising til § 37c *andre* ledd til ei tilvising til § 37c *fjerde* ledd. Endringa heng saman med flyttinga av § 37c andre ledd til fjerde ledd. Vidare vert ordet «likevel» lagt til føre lovtilvisinga, for å markere ein skilnad mellom hovudregelen i § 37a andre ledd og unntaksregelen i § 37c tredje ledd. Endringa får ikkje materielle verknader.

Til § 37c om vilkår for tildeling av kjøresetel m.m.

I første ledd vert ordet «være» endra til «vere».

I § 37c andre ledd vert det innført heimel for å krevje fire års butid i Noreg for utlendingar før kjø-

resetel kan utferdast. Kravet om fire års butid skal danne grunnlaget for politiet si vandelsvurdering av søkjaren. Kravet gjeld ikkje for EØS-borgarar som legg fram politiattest frå heimstaten sin. Kravet gjeld heller ikkje for tredjelandsborgarar som anten (i) har tidlegare opphald i Noreg og fråveret ikkje er av eit slikt omfang at det ikkje kan gjenomførast tilfredsstillande vandelskontroll, eller (ii) har opphald i eit anna EØS-land enn Noreg og kan leggje fram politiattest og prov på lovleg opphald frå dette landet. Butidskravet i § 37c andre ledd skal ikkje gjelde for norske statsborgarar som har budd i utlandet ein lengre periode.

I § 37c tredje ledd vert det gjort greie for kva tidspunkt som skal leggjast til grunn som utgangspunkt for butidskravet. For tredjelandsborgarar som ikkje har fått opphaldstillating før dei reiste inn til Noreg skal butida reknast frå den datoen søknad om opphaldstillating vert registrert hos utlendingstyresmaktene.

Gjeldande andre ledd vert flytta til fjerde ledd.

Til § 37j om forskrift om kjøresetel

Departementet får i ny § 37j klar heimel til å fastsetje nærare reglar om kjøresetel i forskrift.

Til føresegna om iverksetjing

Endringa i § 7 føreset at lovvedtak nr. 66 (2012-2013) er tredd i kraft. Endringa skal difor tre i kraft frå den tid Kongen fastset. Endringane i §§ 26, 37a, 37c og 37j skal tre i kraft straks.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i yrkestransportlova (krav om butid for utferding av kjøresetel mv.).

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget vert bedt om å gjere vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova (krav om butid for utferding av kjøresetel mv.) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i yrkestransportlova (krav om butid for utferding av kjøresetel mv.)

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 7 første ledd skal lyde:

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med luftputefartøy, eller med anna fartøy over 8 m lengde tilsvarande 4 bruttotonn må ha ruteløyve. § 4 andre ledd bokstav b) og c) og § 6 andre ledd gjeld tilsvarande.

§ 26 skal lyde:

§ 26. *Politiattest*

Det skal krevjast *ordinær* politiattest ved søknad om løyve etter denne lova, og etter at løyve er gitt etter ein tidsperiode som vert nærare fastsett av departementet.

§ 37 a andre ledd skal lyde:

Kjøresetelen gjeld for heile landet og blir utferda av politimeisteren eller den han gir myndigheit der vedkommande bur. Det er ikkje nødvendig med ny kjøresetel ved skifte av bustad, jf. likevel § 37 c fjerde ledd.

§ 37 c skal lyde:

§ 37 c. *Vilkår for tildeling av kjøresetel m.m.*

Den som skal få kjøresetel, må *vere* fylt 20 år og ha slik vandel at politiet ikkje finn vedkommande uskikka til å virke som førar av slik motorvogn som nemnd i § 37 a.

For utlendingar krevst det 4 års butid i Noreg før kjøresetel kan utferdast. Kravet om butid gjeld likevel ikkje for

- a) *EØS-borgarar som legg fram politiattest frå heimstaten sin,*
- b) *utlendingar frå land utanfor EØS som har opphald i eit EØS-land og som kan leggje fram politiattest og bevis på lovleg opphald frå EØS-landet,*
- c) *utlendingar frå land utanfor EØS med tidlegare opphald i Noreg, der fråveret ikkje er av eit slikt omfang at det ikkje kan gjennomførast tilfredsstillande vandelskontroll.*

For tredjelandsborgarar som ikkje har fått opphaldstillating før innreise til Noreg skal butida reknast frå den datoen søknaden om opphaldstillating vert registrert hos utlendingsstyresmaktene. For EØS-borgarar, og tredjelandsborgarar som har fått opphaldstillating før innreise til Noreg, vert butida rekna frå det tidspunktet som følger av politiregisterforskrifta § 28-4 andre ledd.

Politimeisteren eller den han gir myndigheit kan bestemme at det for å få kjøresetel for dro-sje kan krevjast avlagt prøve som viser tilstrekkeleg kjennskap til løyvedistriktet. Er slikt vedtak sett i verk, gjeld ikkje kjøresetel frå anna politidistrikt utan påteikning frå politiet om at vedkommande har stått til kjentmannsprøven.

I kapittel 7A skal ny § 37 j lyde:

§ 37 j. *Forskrift om kjøresetel*

Departementet kan i forskrift gje nærare reglar om kjøresetel.

II

Lova trer i kraft straks. Endringa av § 7 gjeld likevel frå den tid Kongen fastset.

