



Samferdselsdepartementet

Høringsnotat om vekteres tilbakeholdsrett på kollektivtransport

21. juli 2022

Innhold

1	Innledning.....	2
2	Bakgrunn	2
2.1	Gjeldende rett.....	4
2.2	Transportselskapenes organisering og transportvedtekter	6
2.3	Tilbakeholdsrettens effekt.....	6
2.4	Kontroll med tilbakeholdsretten	7
2.5	Vekteres utdanning	8
3	Forslag til lovendring.....	9
3.1	Departementets forslag	9
3.2	Begrunnelse for forslaget og vurdering	10
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	11

1 Innledning

Samferdselsdepartementet foreslår her endringer i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 33 andre ledd og lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m (jernbaneloven) §7a første ledd.

Departementet foreslår å utvide hjemmelen for *hvem* som kan holde tilbake reisende som ikke kan vise gyldig billett på kollektivtransport, når de ikke betaler tilleggsavgift på stedet eller oppgir personalia til også å omfatte *innleide kontrollører med vekterutdanning*. I dag er tilbakeholdsrett forbeholdt *ansatte* i kollektivtransportselskapene.

I tillegg foreslår departementet å presisere i lovbestemmelsene at departementet kan kalle tilbake godkjenning av tilbakeholdsretten som del av selskapenes transportvilkår dersom billettkontrollører utøver tilbakeholdsrett i strid med forutsetningene.

Formålet med forslaget er å opprettholde tilbakeholdsretten som et preventivt virkemiddel for transportselskapene til å sikre egne inntekter. Dette vil kunne bidra til å dempe billettprisvekst.

Forslaget omfatter ikke endringer i de øvrige rettslige vilkårene for å holde tilbake personer som reiser med kollektivtransport uten gyldig billett.

2 Bakgrunn

På 1990-tallet var det betydelig medieoppmerksomhet om hvorvidt kontrollører hadde rett til å holde tilbake passasjerer som reiste med kollektivtransport uten gyldig billett. På denne

bakgrunnen ble det i 2003 gitt hjemmel i yrkestransportloven og jernbaneloven for transportselskapenes ansatte til å holde tilbake passasjerer på nærmere bestemte vilkår.

Tilbakeholdsretten er ment å bidra til at reisende med kollektivtransport kjøper billett. Den reisendes utsikter til å bli holdt tilbake av billettkontrolløren til tilleggsavgiften («boten») var betalt eller personalia oppgitt, skulle ha preventiv effekt mot sniking. Tilbakeholdsretten skulle bidra til å sikre inntektene for transportselskapene. Først og fremst var tilbakeholdsretten ment å ha preventiv effekt ved å motivere passasjerene til å kjøpe billett. I tillegg skulle tilbakeholdsretten være et virkemiddel for å kreve inn tilleggsavgift for reise uten gyldig billett.

At reisende har mulighet til å gå ombord på kollektivtransportmidlet uten gyldig billett, skyldes effektivisering av kollektivtransporten. Transportselskapene sparer tid på holdeplassene når de reisende kan stige på uten å vise billett til sjåføren/konduktøren. I tillegg sparer selskapene betydelig personalkostnader ved lavere bemanning på tog og sporvogner. Besparelsene er størst der det er mange reisende.

Hjemlene i yrkestransportloven og jernbaneloven for at transportselskapenes kontrollører kunne holde tilbake reisende uten gyldig billett var omstridte. Det prinsipielle spørsmålet var den gang om andre enn politiet skulle ha mulighet til å utøve fysisk maktbruk. Derfor ble det satt snevre rammer for bruk av hjemmelen. Det var en forutsetning at passasjerer enkelt skulle kunne unngå å bli holdt tilbake ved å betale et gebyr på stedet eller oppgi personalia. I tillegg var det en forutsetning at tilbakeholdsretten bare kunne utøves av ansatte i transportselskapene, jf. Ot.prp.nr. 74 (2001-2002) punkt 7 og merknader til § 33 i punkt 10.¹ Dette var blant annet begrunnet i at selskapene selv skulle ha kontroll med opplæringen. Det følger av proposisjonen at selskapene, av praktiske årsaker, kunne benytte ansatte i vaktelskap til hjelp i kontroller. Proposisjonen viser imidlertid til at det er en forutsetning at ansatte i vaktelskap bare kan holde reisende tilbake når ansatte i transportselskapet er til stede. Innleide billettkontrollører (vektere) ble med andre ord ikke vurdert som tilstrekkelig legitime utøvere av tilbakeholdsretten.

Over tid har imidlertid kollektivtransportselskapene omorganisert sine billettkontroller. De bruker i liten grad egne ansatte til dette, i den tro at også innleide kontrollører har kunnet utøve tilbakeholdsrett.

I forbindelse med en straffesak mot en busspassasjer som var tiltalt for kroppskrenkelse mot innleid vektor som utførte billettkontroll, slo Høyesterett ved dom 4. november 2020 (HR-2020-2126) fast at yrkestransportloven § 33 andre ledd ikke hjemler tilbakeholdsrett for innleide billettkontrollører.

Høyesteretts tolkning av yrkestransportloven § 33 andre ledd kaster lys over det faktum at kollektivtransportselskapenes overgang til bruk av vektore fremfor egne ansatte var basert på en misforståelse av gjeldende rett. Det ble dermed klart at noen selskaper per i dag ikke har reelle muligheter til å holde tilbake reisende som reiser uten gyldig billett.

¹ https://lovdata.no/pro/forarbeid/otprp-74-200102/KAPITTEL_10-6-9

Informasjonskampanjer i sosiale medier sprer nyheten om at det nå er «gratis» å reise kollektivt, for den som er villig til å gå fra en kontroll. Dette bidrar ytterligere til tap i billettinntektene for selskapene.

2.1 Gjeldende rett

Yrkestransportloven § 33 og jernbaneloven § 7a lyder slik:

Yrkestransportlova § 33

(1) Departementet kan i forskrift eller einskildvedtak gje reglar om transportvedtekter og om tilleggsavgift ved manglande gyldig billett i rutetransport

(2) Reisande med rutetransport som går inn under lova her, som i kontroll ikkje kan framvise gyldig billett, og som ikkje på staden betaler den tilleggsavgift som departementet har godkjend med heimel i første ledd, kan haldast tilbake av transportselskapet sine kontrollørar så lenge den reisande ikkje gjev tilstrekkelege opplysningar om namn, adresse og fødselsdato. Retten til å halde reisande tilbake gjeld òg mens dei opplysningane den reisande gjev vert stadfesta.

(3) Retten til å halde reisande tilbake etter andre ledd gjeld berre når retten er godkjend av departementet som del av selskapet sine transportvedtekter

(4) Ein person kan ikkje verte halde tilbake dersom det etter omstenda vil vere eit uforholdsmessig inngrep.

(5) Personar under 15 år bør ikkje haldast tilbake

--

Jernbaneloven § 7a

Reisende med transportmiddel som reguleres etter loven her, som i kontroll ikke kan framvise gyldig billett, og som ikke på stedet betaler slik tilleggsavgift som departementet har godkjent med hjemmel i § 7 første ledd, kan holdes tilbake av transportselskapets kontrollører så lenge den reisende ikke gir tilstrekkelige opplysninger om navn, adresse og fødselsdato. Tilbakeholdsretten gjelder også mens de gitte opplysninger verifiseres.

Retten til å holde tilbake personer etter første ledd gjelder bare når slik rett er godkjent av departementet som del av selskapets transportvilkår

Tilbakehold kan ikke foretas dersom det etter forholdene ville innebære et uforholdsmessig inngrep.

Personer under 15 år bør ikke holdes tilbake.

Bestemmelsene hjemler tilbakeholdsrett for ansatte billettkontrollører («transportselskapets kontrollører») ved henholdsvis «transport med motorvogn eller fartøy», jf. yrkestransportloven § 1 første ledd og transport på «jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel», jf. jernbaneloven § 1. Jernbaneloven

§ 7a og yrkestransportloven § 33 er likelydende, om enn på forskjellig målform og foruten forskriftshjemmelen i yrkestransportloven § 33 første ledd. Bestemmelsene trådte i kraft samtidig 1. januar 2003.

Jernbaneloven § 7 a første ledd og yrkestransportloven § 33 andre ledd oppstiller følgende tre *materielle* vilkår for tilbakeholdsrett. For det første må den som kontrolleres ha reist uten gyldig billett, slik at har oppstått plikt til å betale gebyr. For det andre må vedkommende unnlate å betale tilleggsavgift («bot») på stedet. For det tredje er det en forutsetning at vedkommende nekter å opplyse om eget navn, adresse og fødselsdato. Personopplysningene er ment å gi transportselskapet mulighet til å kreve inn gebyret i ettertid.

Kontrollørene skal ikke holde passasjer tilbake når tilbakehold vil være uforholdsmessig etter omstendighetene, jf. yrkestransportloven § 33 fjerde ledd og jernbaneloven § 7a fjerde ledd.

Kontrollørene bør ikke holde tilbake personer under 15 år, jf. yrkestransportloven § 33 femte ledd og jernbaneloven § 7a fjerde ledd. Forarbeidene utdyper at kontrollørene skal vise «særleg varsemd» med barn og unge, og legger til grunn at tilbakehold av barn i utgangspunktet ikke kan forsvares som et forholdsmessig inngrep, jf. Ot.prp.nr.74 (2001-2002) punkt 10 under omtalen av yrkestransportloven § 33, se også punkt 7.3. Forarbeidene gjelder felles for jernbaneloven § 7a og yrkestransportloven § 33. Billettkontrolløren skal ikke holde tilbake personer «*truleg* er under 15 år».

Videre gjelder ett *personelt* vilkår. Den som utøver tilbakeholdsrett, må være blant «*transportselskapets kontrollører*». Som nevnt innledningsvis, slo Høyesterett fast i sin dom av 4. november 2020 (HR-2020-2126) at «*transportselskapets kontrollører*» er å forstå som transportselskapets *ansatte*, og skal avgrenses mot innleide.

I tillegg forutsetter tilbakeholdsretten oppfyllelse av ett *prosessuelt* vilkår. Tilbakeholdsretten er kun lovlig hvis den er godkjent av Samferdselsdepartementet som en del av transportselskapets transportvilkår («*transportvedtekter*» på nynorsk, i yrkestransportloven.

Øvrige retningslinjer for selve utøvelsen av tilbakeholdsretten er beskrevet i detalj i forarbeidene til yrkestransportloven, jf. Ot.prp.nr.74 (2001-2002) punkt 10 under merknader til § 33 og følgende, se også punkt 7.

Forarbeidene beskriver at tilbakeholdsretten har til hensikt å oppholde den reisende til politiet kommer. Den skal kun benyttes dersom det er klart at politiet vil kunne komme på kort varsel. Dersom politiet ikke har slik anledning, skal kontrolløren ikke benytte tilbakeholdsretten.

Tilbakeholdsretten innebærer at kontrolløren fysisk kan være til hinder («*stille seg i vegen*») for at den reisende forlater stasjonsområdet eller transportmidlet, dersom vedkommende ikke etterkommer kontrollørens anmodning om å bli værende til politiet kommer. Først når den reisende forsøker å bryte seg vei forbi kontrolløren(e), kan kontrollørene fysisk holde i/holde fast den reisende.

Det følger av yrkestransportforskriften § 31 første ledd at løyvehaver skal benytte transportvilkår som er godkjent av Samferdselsdepartementet. Videre fremgår det av forskriften § 31 andre ledd at retten til å holde tilbake passasjer uten gyldig billett skal godkjennes særskilt. Departementet kan fastsette vilkår for godkjenning av en slik ordning.

2.2 Transportselskapenes organisering og transportvedtekter

Ikke alle transportselskaper har tilbakeholdsrett som del av transportvilkårene, og vil derfor ikke berøres direkte av forslaget om endring i yrkestransportloven og jernbaneloven.

Yrkestransportloven gjelder blant annet rutetransport med buss og ferje, jf. loven § 1. Kollektivtransporten i Norge organiseres av fylkeskommunene og er noe ulikt organisert fra fylke til fylke. I noen fylkeskommuner ligger administrasjonsansvaret for kollektivtransporten hos en avdeling i fylkeskommunen eller et fylkeskommunalt foretak, slik som i Vestland og Troms og Finnmark. I andre fylkeskommuner administreres kollektivtransporten av et offentlig eid (fylkeskommunal/kommunalt) aksjeselskap, for eksempel Ruter i Oslo og tidligere Akershus, AtB i Trøndelag og Kolumbus i Rogaland. I tråd med yrkestransportlovens og jernbanelovens begrepsbruk, omtaler vi i dette høringsnotatet disse organisasjonsenheterne som «transportselskap» eller «kollektivtransportselskap».

Av totalt 14 kollektivtransportselskap, er det etter Samferdselsdepartements opplysninger kun Snelandia (Finnmark) og til dels Østfold Kollektivtrafikk som benytter egne ansatte som billettkontrollører.

Kollektivtransportselskapene begrunner overgangen til bruk av vektere med ønske om kostnadsreduksjoner, økt oppmerksomhet om kjerneoppgaver, økt fleksibilitet slik at man kan variere antallet billettkontroller i ulike perioder, bedre tjenestekvalitet og økt tilgang til spisskompetanse.

Fem av de fjorten transportselskapene (Ruter, Kolumbus, Brakar, AtB, Skyss) har fått godkjent tilbakeholdsrett som del av sine transportvilkår. Det betyr at reisende med de øvrige ni transportselskapene ikke kan holdes tilbake ved billettkontroll.

Jernbaneloven gjelder blant annet skinnegående persontransport, jf. lovens § 1. De utpreget urbane tilbudene, slik som trikken og t-banen i Oslo og bybanen i Bergen, er organisert under selskap med ansvar for flere kollektivtransportmiddeltyper (Skyss og Ruter), med felles transportvilkår for buss, skinnegående transport og ferje. Ut over dette gjelder jernbaneloven det ordinære togtilbudet, der togreisene for øyeblikket tilbys av selskapene Flytoget, Vy, GoAhead og SJ. Av disse er det kun Vy (tog – ikke buss) som har inkludert tilbakeholdsrett i sine transportvilkår.

2.3 Tilbakeholdsrettens effekt

Som nevnt innledningsvis, skal lovendringsforslaget bidra til å opprettholde tilbakeholdsrettens positive effekt på transportselskapenes inntekter. Både preventivt slik at reisende kjøper billett, og som virkemiddel for å innkreve tilleggsavgift. Billettkontroll og

muligheten til å utøve tilbakehold er viktige virkemidler for å sikre transportselskapenes billettinntekter.

I praksis blir tilbakeholdsretten benyttet i relativt få tilfeller, men departementet vurderer den preventive virkningen som betydelig. Transportselskapene informerer kundene om tilbakeholdsretten gjennom transportvilkårene, informasjon på nettsider og «snikkampanjer». Kundene stimuleres på denne måten til å overholde betalingsplikten for kollektivreiser.

Sniking er ikke straffbart. Det innebærer at selskapenes tilleggsavgift er den eneste sanksjonen passasjerene kan vente seg som følge av brudd på plikten til å kjøpe billett. Uten tilbakeholdsretten har passasjerer som ønsker å forlate en billettkontroll uten å betale eller oppgi personalia, lite å tape på å snike.

Det finnes ikke helhetlig statistikk fra kollektivtransportselskapene om bruken av tilbakehold og effekten av denne. I en artikkel fra NRK 29. juli 2007 opplyser Oslo Sporveien at innføring av tilbakeholdsretten i 2003 i kombinasjon med hyppige billettkontroller hadde medført en halvering av det årlige inntektstapet forårsaket av snikere innen 2007.²

Den preventive effekten av tilbakeholdsretten er redusert etter Høyesteretts dom 4. november 2020. Dette har konkret realisert seg i form av åpne facebookgrupper hvor medlemmer varsler om billettkontroller og sprer informasjon om at kontrollørene ikke lenger kan holde reisende tilbake.

Enkelte transportselskaper har registrert en betydelig økning i såkalte «avbrutte kontroller» - det vil si kontroller der kontrollørene må la passasjerene gå fordi de ikke har rett til å holde dem tilbake. Tall fra Ruter viser at 6-8 % av dem som pålegges tilleggsavgift, velger å unndra seg denne ved å forlate transportmidlet eller stasjonsområdet. Denne andelen innebærer et tap på 12-13 millioner kroner i tapte gebyrinntekter. Kolumbus opplyser at det våren 2021 (februar-april) ble ilagt 620 tilleggsavgifter. I samme periode registrerte Kolumbus 1278 avbrutte kontroller.

2.4 Kontroll med tilbakeholdsretten

I tillegg til snevre rettslige rammer, er det behov for kontroll med utøvelsen av tilbakeholdsretten. Tilbakeholdsretten hjemler fysisk maktbruk og må ikke misbrukes. At tilbakeholdsretten i dag er begrenset til transportselskapenes egne ansatte, er blant annet begrunnet i transportselskapenes mulighet til å føre kontroll med egne ansattes kompetanse og adferd.

I dag er oppgaven med å utføre billettkontroll som regel satt ut på anbud og gjennomføres basert på kontrakt mellom transportselskapet og et vaktsselskap. I rollen som oppdragsgiver, har transportselskapet betydelig påvirkningsmulighet over på hvilke vilkår billettkontrollen skal gjennomføres. Vaktsselskapene har på sin side konkret kommersiell interesse i å

² [Færre sniker på trikken – NRK Oslo og Viken – Lokale nyheter, TV og radio](#)

overholde kontrakten, i tillegg til en mer overordnet interesse i å fremstå pålitelig og lovlydig overfor fremtidige kunder.

Også offentlige myndigheter utøver kontroll med vaktelskapene. Den som vil utøve «erhvervsmessig» vaktvirksomhet må ha tillatelse, jf. lov av 5. januar 2001 nr. 1 om vaktvirksomhet (vaktvirksomhetsloven) § 3. Politidirektoratet er tillatelses- og kontrollmyndighet for vekterbransjen, jf. vaktvirksomhetsloven § 4. Politidistriktene behandler søknader om tillatelser, kontrollerer og eventuelt tilbakekaller tillatelser ved bruk på vilkårene. Politidirektoratet er klageinstans for politidistriktenes vedtak. Det skal gjennomføres årlig kontroll med virksomhetene. Etter vaktvirksomhetsforskriften § 39 skal virksomheten loggføre bruk av fysisk makt. Loggen innrapporteres som en del av den årlige kontrollen.

Overtredelser i form av overdreven maktbruk er dessuten regulert av straffeloven og kan politianmeldes. Vektene utfører tilbakeholdsrett i lignende situasjoner knyttet til butikktysterier, hærverk, overfall, innbrudd og lignende. Gjeldende tall tilsier at det er få tilfeller av anmeldelse mot vektere for overdreven maktbruk. Holdt opp mot tall fra de siste 20 årene, har det funnet sted en betydelig reduksjon i straffesaker mot vektere for fysisk maktbruk og kroppskrenkelse/skade. Reduksjonen har sammenfalt i tid med stadig skjerpet oppfølging og kontroll av bransjen.

Kollektivtransportelskapene rapporterer om svært høy kundetilfredshet med billettkontroller. Selskapene opplyser at de mottar svært få klager på kontrollene. Tall fra Ruter viser en kundetilfredshet med billettkontrollen på 88 %. Andre selskaper registrerer tilsvarende tilfredshetsnivå.

Departementet har ikke hittil trukket tilbake noen godkjenning av tilbakeholdsrett som del av transportselskapenes transportvilkår.

Ved en eventuell tvist er Transportklagenemnda klagenemnd for reisende med rettigheter etter yrkestransportloven og jernbaneloven, og behandler klager på blant annet billettkontrollører, jf. forskrift 20. januar 2012 nr. 84 om klagenemnd for passasjertransport (transportklagenemndforskriften) § 1-3. Samferdselsdepartementet bemerker likevel at bevissituasjonen i slike saker kan være krevende. Det kan være at nemndas saksbehandling, som etter transportklagenemndforskriften skal være skriftlig, rimelig og hurtig, i enkelte saker vil være mindre egnet for nemndsbehandling og kan bli avvist av den grunn, jf. transportklagenemndforskriften §§ 6-1 og 6-2 Det er opp til nemnda i hver enkelt sak å vurdere dette.

2.5 Vekteres utdanning

Mye har skjedd med vekterbransjen siden forarbeidene til yrkestransportloven ble skrevet. Gjeldende vaktvirksomhetslov tok over for den gamle i 2002, og introduserte både umiddelbart og etter hvert nye krav til utøvelse og utdanning. Samarbeidet mellom vekterbransjen og politiet har styrket seg de siste årene. Vaktvirksomhetsloven var også gjenstand for en rekke endringer som trådte i kraft i 2011 etter en større gjennomgang av loven og bransjen i 2009. Intensjonen bak gjennomgangen var å bidra til å heve nivået på

vektertjenestene, styrke den offentlige kontrollen og sørge for at rettssikkerheten til de som kommer i kontakt med vektere ivaretas i tilstrekkelig grad.

Politidirektoratet fastsetter læreplanen for grunnutdanning for vektere, jf. vaktvirksomhetsforskriften § 7 annet ledd. Maktbruk og tilbakeholdsrett er to temaer som inngår i gjeldende læreplan fastsatt 30. mars 2017.

Det stilles i dag betydelig strengere krav til opplæring og kompetanse for vektere enn da nåværende tilbakeholdsrettshjemmel ble utredet. Den gang var opplæringen mindre omfattende, og det gjaldt ingen krav til undervisning i kommunikasjon, konflikthåndtering, kulturforståelse, rapportlære eller risikovurdering.

Vaktvirksomhetsloven §§ 8 og 9 stiller krav til ansatte i vaktvirksomhet (vektere). Den som skal tilsettes i foretak som omfattes av vaktvirksomhetsloven og som skal utføre vakttjeneste eller har oppgaver direkte knyttet til vakttjeneste, må ha tilfredsstillende vandel og godkjent vekterutdanning. Tilbakeholdsrett og det rettslige grunnlaget for utøvelse av fysisk makt er inkludert i de juridiske fagene i gjeldende læreplan for vektere. Opplæringen i maktutøvelse og tvang avspeiler at vokterens funksjon og arbeidsoppgaver i mange tilfeller består i å håndtere hendelser som kan sammenlignes med situasjoner der tilbakeholdsretten kan komme til anvendelse. Totalt sett er dagens obligatoriske opplæring mer enn tredoblet i volum sammenlignet med i 2003.

I tillegg til obligatorisk vekterutdanning, mottar kontrollører som leverer tjenester til kollektivtransportsekselskapene egen opplæring fra disse selskapene innenfor rammene for tilbakehold etter yrkestransportloven og jernbaneloven. Selskapene gir også opplæring innenfor takstregulativ, kontraktens rammer, interne instruksjoner, transportvilkår, omdømmeperspektiv og annen nyttig informasjon vaktsekselskapene trenger for å yte en god tjeneste.

3 Forslag til lovendring

3.1 Departementets forslag

Departementet foreslår å endre yrkestransportloven § 33 andre ledd og jernbaneloven § 7a første ledd slik at også innleide kontrollører med godkjent vekterutdanning og ansettelse i et selskap med offentlig tillatelse til å utøve vaktvirksomhet kan utøve tilbakeholdsrett.

I tillegg foreslår departementet å innføre en uttrykkelig hjemmel for departementet til å trekke tilbake godkjenningen av tilbakeholdsretten, dersom selskapets ansatte eller innleide billettkontrollører utøver tilbakeholdsrett i strid med loven.

Samferdsdeparterementets forslag innebærer å endre gjeldende *personelle* vilkår for tilbakeholdsrett – det vil si *hvem* som kan utøve tilbakeholdsrett. De øvrige rettslige rammene for tilbakeholdsretten, både det *prosessuelle* og de *materielle*, foreslår departementet ikke å endre.

3.2 Begrunnelse for forslaget og vurdering

Forslaget innebærer å legge til rette for å videreføre en praksis mange kollektivtransportsekskapene har ført i flere år allerede.

Det overordnede formålet med forslaget er å opprettholde tilbakeholdsretten som et effektivt virkemiddel for kollektivtransportsekskapene til å sikre egne inntekter. Tiltaket skal ha en preventiv effekt slik at flere løser billett, samtidig som det skal være et virkemiddel for å innkreve tilleggsavgift ved reise uten gyldig billett. Å sikre sekskapenes billettinntekter er samfunnsnyttig fordi det kan bidra til at billettprisene ikke øker.

På prinsipielt nivå reiser forslaget spørsmål om *hvem* som bør vurderes som legitime utøvere av fysisk makt. Departementet har vurdert risikoen for at innleide billettkontrollører skal misbruke tilbakeholdsretten.

Departements legger særlig vekt på at innleide billettkontrollører har gode forutsetninger for å utøve tilbakeholdsrett på lovlig og forsvarlig måte. Som beskrevet over, er situasjonsbestemte vurderinger av forholdsmessighet, eskalering, kommunikasjon og konfliktløsning sentrale temaer i den obligatoriske vekterutdanningen. I tillegg finnes virkningsfulle kontrollmekanismer både i form av Politidirektoratets tillatelses- og kontrollvirksomhet. Kommersielle kontrollmekanismer finnes i form av kontraktsforpliktelser og vaktsekskapenes overordnede interesse i et godt rykte. På bakgrunn av opplæringskravene og kontrollmekanismene, ser ikke departementet at forslaget vil innebære noen økt risiko for maktmisbruk blant billettkontrollører.

Videre legger departementet vekt på det faktum at vektere i praksis har utøvd tilbakeholdsrett på vegne av kollektivtransportsekskapene i flere år allerede. Ordningen har tilsynelatende vært velfungerende. Kundetilfredsheten er høy og klagen få. Den samme tendensen er synlig på andre områder hvor vaktsekskap leies inn, for eksempel i restaurant- og utelivsbransjen, på kjøpesentre og som by- og ordensvakter.

Forslaget om å presisere en tilbakekallsrett for godkjenningen av et sekskaps tilbakeholdsrett, har til hensikt å synliggjøre en ytterligere kontrollmekanisme mot misbruk av tilbakeholdsretten.

Dette lovendringsforslaget er nødvendig for å opprettholde kollektivtransportsekskapenes nåværende organisering. *Alternativet til lovendring* er å overlate til kollektivtransportsekskapene å tilpasse seg gjeldende rett. Tilpasningen vil kunne innebære å enten klare seg uten tilbakeholdsretten, eller å ansette egne billettkontrollører. For noen sekskaper vil sistnevnte løsning innebære betydelige endringer i sekskapsorganiseringen og tilsvarende økning i kostnader til omorganisering og drift. Etter departementets syn, er det unødvendig å stille kollektivsekskapene (de seks som har inkludert tilbakeholdsrett i transportvilkårene sine) overfor dette dilemmaet. Samfunnet for øvrig har interesse i at driften av kollektivtransportsekskapene er så effektiv som mulig. I tillegg til kostnadmessige forhold, legger departementet til grunn at innleide billettkontrollører tilbyr verdifull spisskompetanse og fleksibilitet.

Å innføre hjemmel for innleide billettkontrollører til å utøve tilbakeholdsrett, fremstår på denne bakgrunnen som en fornuftig løsning. For departementet fremstår det ikke som

hensiktsmessig at organiseringen av kollektivtransportselskapene skal styres av ønsket om å legge til rette for effektiv tilbakeholdsrett, når vekterne samtidig virker å ha gode forutsetninger til å utøve slik rett.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet antar at forslaget vil ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser for offentlige myndigheter. Det kan imidlertid tenkes at økte billettinntekter vil kunne redusere behovet for offentlige tilskudd, avhengig av en rekke andre forhold. Forslaget bidrar med en tydelig hjemmel for en praksis som allerede har eksistert over flere år.

For kollektivtransportselskapene vil lovendringsforslaget som beskrevet over, kunne ha betydelige positive økonomiske konsekvenser. Effektiv tilbakeholdsrett bidrar til økte billettinntekter og bedre muligheter for innkreving av tilleggsavgift. Tilbakeholdsrettens effekt er nærmere beskrevet under punkt 2.3

For privatpersoner vil forslaget kunne bidra til å dempe økninger i billettpriser for kollektivtransport.