



Det kongelige
samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

postmottak@sd.dep.no
postmottak@sd.dep.no

Vår dato:
12.10.2022

Deres dato:
21.7.2022

Vår ref.:
22/00357-2

Deres ref.:
22/1717

HØRING - TILBAKEHOLDSRETT FOR INNLEIDE BILLETTKONTROLLØRER - SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Politiets fellesforbund ønsker å komme med innspill til Samferdselsdepartementets høring om vekteres tilbakeholdsrett på kollektivtransport. Vi ser at dette er en sak som har en del prinsipielle sider i seg, og som kan ha konsekvenser over tilbakeholdsrett i akkurat denne saken. Vi vil i denne høringen kun kommentere de prinsipielle sidene, og ikke transportvilkårene.

Vi tar i betraktning den forenklingen dette kan gjøre for å håndheve billettkontroller som kollektivselskapene bør ha. Vi tar også i betraktning at kollektivselskapene er fylkeskommunale, eller fylkeskommunale foretak organisert liknende som et AS og driftes etter mer bedriftsøkonomiske perspektiver. En av konsekvensene er at oppgaver som ikke ligger til kjernevirksomheten ofte blir satt ut på anbud, hvor målet er å få mest igjen for midlene man setter inn- her representert ved billettkontroller.

Yrkestransportloven og Jernbaneloven gir i dag hjemmel til at *ansatte i* transportselskapene som drifter transporten kan tilbakeholde passasjerer uten gyldig billett, på nærmere bestemte vilkår. Intensjonen bak er at dette skal ha en preventiv effekt, og at det skal stimulere til at tilleggsavgift for de som ikke kunne forevise gyldig billett, effektivt skulle betales inn og forenkle innkreving i etterkant. Mens man tidligere måtte betale, eller vise bevis på betalt billett ved ombordstigning, har utviklingen og digitaliseringen nå effektivisert bort mange ansatte som tidligere gjorde denne jobben og sikret at reisende hadde betalt billett.

Samfunnet har på sin side også forventet en forenkling og effektivisering i form av denne digitaliseringen. Det er også grunn til å tro at dette har holdt kostnadene for de reisende nede, som er et gode for reisende og samfunnet, samt at det er

tidsbesparende og gjør at kollektivtransporten lettere kan holde rutetider og skape et effektivt transportsystem.

Det vil alltid være en andel som ikke betaler billett, og mulighetene til å reise uten å betale for seg er fysisk til stede. Vi registrerer at det opereres i sosiale medier med sider som bekjentgjør rettigheter, hvordan unngå å betale for transport, hvor det er kontroller – med intensjon om å unndra kostnaden for transport, på samfunnets bekostning.

Dette er samfunnsmessige utfordringer som er negative i den forstand at driften av det samfunnet vi har i Norge i stor grad er tuftet på fellesskapstanken og at man bidrar både kostnadmessig og intensjonsmessig til fellesskapet. Dette er en utfordring vi har sett over mange år og at det i ytringsfrihetens navn kommer sider som i et samfunnsmessig perspektiv kan hevdes å være kontraproduktivt, men likefullt lovlige.

Avveiningen i denne saken går også på om man skal akseptere at ikke-betalende reisende, ved mangel på fullmakter til selskapene for å tilbakeholde, bevisst kan unndra seg å betale for transport ved å nekte å bli på stedet- dersom man nekter å betale gebyr, samt å nekte å dokumentere personopplysninger for en etterfølgende innkreving fra transportselskapet. Denne avveiningen må hensynta transportselskapenes behov, men også kravene som må stilles til selskapene. Det er også åpenbart at dette må veies opp mot de samfunnsmessige prinsipper om makt og hjemler til inngripende tiltak mot borgerne, og hvem som skal ha lovlig rett til dette.

Transportselskapene ønsker ved denne lovendringen å søke besparelser, som er legitimt. Samtidig er det grunn for samfunnet til å stille spørsmål med hvor store besparelser de mener at en prinsipiell lovendring som dette bør ha for at samfunnet skal sette overordnede prinsipper til side. Dagens lov gir hjemmel til å leie inn vektere til å foreta dette- *dersom ansatte fra transportselskapet også er til stede*. Ved denne endringen er intensjonen at selskapets egne ansatte selv ikke skal være til stede i det hele tatt, som en innsparing, og at selskapene da også outsourcer bruk av maktmidler, ansvaret og oversynet for dette.

På den prinsipielle siden må det også anføres at «sniking» ikke er straffbart i et straffemessig perspektiv, og man kan da anta at samfunnet ved lovgiverne ikke har sett denne forseelsen som så alvorlig at man skal ha straffer for dette. Det prinsipielle spørsmålet er da om det er riktig å gi et unntak, utelukkende som en forenkling av bedriftsøkonomiske årsaker - fra et viktig prinsipp i Norge om hvem som lovlig skal ha muligheter til å bruke makt ved å tilbakeholde borgere, ved bruk av makt i det norske samfunnet. Avveiningen i denne saken er dermed om et forhold som samfunnet har bestemt at er for lite alvorlig til å gi straff- i seg selv skal hjemle bruk av makt fra sivile mot andre borgere i Norge, og om saken er så viktig å endre, at det skal endre et viktig grunnprinsipp i det norske samfunnet.

Tradisjonelt har bruk av maktmidler ligget til det offentlige, ved politiet. Alle politiutdannede i Norge som forvalter samfunnets tillatelse til i gitte situasjoner, og på gitte vilkår å anvende fysiske maktmidler mot borgerne har minst en 3 årig bachelor utdanning, samt årlig godkjenning og trening i å anvende maktmidler. Den regelmessige treningen er for å minimalisere skade og fare for skade på de som blir

utsatt for maktbruk, den teoretiske utdannelsen er for å ha kunnskap om det legale ved maktbruken man eventuelt har hjemmel for å bruke- dersom vilkårene er til stede.

Når det gjelder politiets hjemmel for å bruke makt, så er dette strengt lovregulert. For å sikre borgernes tillit til politiet, så skal Spesialenheten for politisaker, som et uavhengig statlig organ etterforske og påtale saker om politiet har gått utover sine fullmakter. Grunnleggende prinsipper som rettsikkerhet, blir i dette spørsmålet flyttet fra det offentlige over til det private. I en tilbakeholdsituasjon vil det potensielt kunne oppstå situasjoner som grenser over i polisiære oppgaver. Herunder bruk av arrestasjonsteknikk for roe ned en truende person.

Transportselskapene har et grunnleggende ønske om å spare kostnader ved å bruke kun innleide vektere de selv ikke har arbeidsgiveransvar for. Dette er vektere de ikke trener selv, ikke har personalansvar for, eller har noe forhold til, bortsett fra å leie de inn til en bestemt oppgave.

Politiets fellesforbund stiller seg kritisk til at en slik prinsipiell endring av samfunnets maktutøvelse som det å tilbakeholde er, å anholde - eventuelt ved bruk av fysisk makt skal tillates- istedenfor at transportselskapene stiller med *en person* fra transportselskapet- slik de etter dagens lov lovlig kan gjøre. En lovendring som her foreslås, vil gjøre at ansvarsforholdet kan pulveriseres vekk fra det ansvarlige selskapet, til en tredjepart. Politiets fellesforbund mener at en uthuling av dette viktige rettsprinsippet for en så liten økonomisk og administrativ begrunnelse kan føre til en videre uthuling til mere privatisert maktbruk på sikt- som samfunnet neppe er tjent med.

Med vennlig hilsen
Politiets Fellesforbund

Finn-Tore Pettersen
Fagleder Tariff og arbeidsliv

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen håndskreven signatur.