



## FORSLAG TIL ENDRING AV YRKESTRANSPORTLOVEN § 33(2)

### 1. INNLEDNING

I etterkant av Høyesteretts dom av 4. november 2020 (HR-2020-2126), har det vært dialog mellom Kollektivtrafikkforeningen, Ruter og Samferdselsdepartementet for å se nærmere på behov og mulighetene for en lovendring som ivaretar bransjens behov for effektiv inntektssikring, der tilbakeholdsretten er et viktig preventivt virkemiddel.

Dommen reiste spørsmål om vektere som jobber på oppdrag for kollektivtransportselskaper rettmessig kan holde tilbake passasjerer som blir tatt i billettkontroll. Høyesterett slo fast at yrkestransportloven § 33 ikke åpner for dette. Det at det har skjedd en strukturutvikling i transportnæringen, fikk ikke betydning for lovtolkningen.

Som vi skal komme tilbake til senere benytter nesten alle selskapene/fylkeskommunene innleide vektorselskaper til å utføre billettkontroll. I praksis innebærer dermed dommen at tilbakeholdsretten ikke kan benyttes. Kollektivtransportnæringen ser derfor et stort behov for en lovendring slik at loven tilpasses dagens virksomhetsstruktur slik at innleide vektere som utfører en tjeneste på vegne av fylkeskommunene/administrasjonsselskapene får rett å rettmessig holde tilbake passasjerer uten en ansatt fra administrasjonsselskapet til stede. Bransjen vil dermed initiere en lovendring av yrkestransportlovens § 33, 2 ledd.

Billettkontroll på trikk og T-bane følger jernbaneloven § 7a. Selv om ikke Høyesterettsdommen direkte gjelder reguleringen i jernbanelovens § 7a, mener Kollektivtrafikkforeningen at også denne bestemmelsen må endres, da den har lik ordlyd som yrkestransportloven § 33,2 ledd når det gjelder retten til tilbakehold. Dette vil gi en enhetlig og klarere regulering av tilbakeholdsretten. Et forslag til endring av jernbaneloven § 7 a er derfor inntatt nedenfor. Det er ikke vist til uttalelser om tilbakeholdsrett i forarbeidene til jernbaneloven, men i kommentarutgaven til jernbaneloven av Thor Falkanger<sup>1</sup> vises til uttalelser i Ot.prp.nr.74 (2001-2002) til yrkestransportloven og LB-2020-179773.

Generelt sett øker snikandelen når det ikke er mulig å ha en effektiv billettkontroll. Særlig under pandemien har andel ikke betalende reisende økt signifikant. Under pandemien har det grunnet anbefalinger om avstand ikke vært mulig for kollektivtransportselskapene å utføre billettkontroll som normalt, herunder å holde tilbake passasjerer der man ellers ville hatt mulighet til det, jf. Yrkestransportloven § 33 (2). Inntektssikring har høyeste prioritet<sup>1</sup> og rutekutt som går utover kundene kan bli resultatet hvis inntektene ikke øker. Kollektivtrafikk er definert som en samfunnskritisk tjeneste, og kollektivtrafikken har en viktig rolle i gjenåpningen av samfunnet. Et velfungerende og tilstrekkelig omfattende kollektivtilbud er essensielt for å sikre forutsigbarhet for offentlig og privat sektor, og er dessuten en viktig forutsetning for deltagelse i ulike kultur- og

---

<sup>1</sup> Se Gyldendal rettsdata, jernbaneloven §§ 7-7a, fotnote 42-43.



fritidsaktiviteter. Økende trafikk på innfartsårene vil kunne få store økonomiske følger. I den forbindelse minner vi om at en leddbuss erstatter 1 km med kø<sup>2</sup>.

For at Samferdselsdepartement skal kunne ta stilling til en lovendring har bransjen blitt bedt om å utarbeide et notat med følgende innhold;

1. Nytt lovforslag med begrunnelse, herunder;
  - Utviklingen av praktisering av tilbakehold fra 2002-til dags dato. Har tilbakehold ført til høyere andel betalere, økte billettinntekter og på hvilken måte?
  - Begrunnelse for å bruke innleide vektere – kan de ivareta hensynene som nevnes i lovens forarbeider like godt som ansatte i kollektivselskap, eller bedre?
  - Hvordan er praksis for bruk av vektere ellers i samfunnet, i tilsvarende situasjoner?

## 1.1 DAGENS ORGANISERING AV KOLLEKTIVTRANSPORTEN

Kollektivtransporten i Norge er noe ulikt organisert per fylke. I noen fylkeskommuner ligger administrasjonsansvaret for kollektivtransporten hos en avdeling i fylkeskommunen eller et fylkeskommunalt foretak, for eksempel Vestland og Troms og Finnmark. I andre fylkeskommuner, administreres kollektivtransporten av et offentlig eid (fylkeskommunalt/kommunalt) aksjeselskap (f.eks. Ruter i Oslo og Viken, AtB i Trøndelag og Kolumbus i Stavanger).

Det aller vesentligste av kollektivtransporten administreres gjennom anbudskontrakter om kjøp av transport mobilitetstjenester fra en operatør av busstjenester eller en leverandør av andre tjenester.<sup>3</sup> Det er fylkeskommunene/administrasjonsselskapene som inngår avtalen om kollektivtransport med kunden, men tjenestene legges ut på anbud, og bussoperatører (busselskap), trikkoperatører (f.eks. Boreal Bane) vekterselskap, IT-leverandører eller andre aktuelle tilbydere for den aktuelle tjenesten konkurrerer om å vinne kontrakter. For trikk og bane i Oslo og Viken inngår administrasjonsselskapet Ruter avtale med operatørselskapet Sporveien. Fylkeskommunen/administrasjonsselskapet sin rolle er å følge opp avtalen med kunden og sørge for at tjenestene blir levert i henhold til kontrakt, samt å jobbe for kontinuerlig forbedring og optimalisering av tjenestene. Slik sett kan man si at fylkeskommunene/administrasjonsselskapene har utviklet seg fra å være driftsorganisasjoner til tjenestetilbydere av kollektivtransport.

I dag er det med ett unntak ingen fylkeskommuner/administrasjonsselskap som har ansatte billettkontrollører. For de fylkeskommunene som gjennomføres billettkontroll, utføres dette av vekterfirmaer på vegne av fylkeskommunen/administrasjonsselskap. I dom av 4. november 2020 (HR-2020-2126) kom Høyesterett til at tilbakeholdsretten kun kan utøves av fylkeskommunens/administrasjonsselskapets egne ansatte eller i samarbeid med minst en ansatt fra i transportselskapet (fylkeskommunen/administrasjonsselskapet).

Kollektivtransporttilbudet i Norge finansieres av en kombinasjon av billettinntekter og offentlige tilskudd. Et eventuelt overskudd fra billettsalg går tilbake til kollektivtilbudet. Med noen få unntak er

<sup>2</sup> Kilde: M2016 Strategidokument, Ruter <https://m2016.ruter.no/>

<sup>3</sup> Se oppsummering og status for anbudsutsetting i NHO sin rapport av 2018

<https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/rapporter/anbud-i-bussmarkedet---samfunnsokonomiske-konsekvenser---vista-analyse-as.pdf>



det i hovedsak fylkeskommunen/administrasjonsselskapene som har inntektsrisikoen. Inntektssikring er derfor svært viktig for å kunne opprettholde et godt kollektivtilbud innenfor fylkeskommunens økonomiske rammer.

Kollektivtransport er ikke bare en samfunnsnyttig tjeneste, men også en samfunnskritisk tjeneste. Dette har særlig vist seg under pandemien. For å kunne tilby kollektivtransport på et bredest mulig grunnlag, også på strekninger hvor det ikke er økonomisk lønnsomt eks. I distriktene, er næringen avhengig av effektiv sikring av billettinntektene. Vi viser til brev fra Samferdselsdepartementet vedrørende sikring av inntekter av 26. mars 2021, med svarfrist 16. april 2021.

## 2. ET HISTORISK TILBAKEBLIKK PÅ SANKSJONSMULIGHETER VED SNIK

Snik på offentlige transportmidler koster selskapene titalls millioner i året. Tall fra AtB viser at 10 % snik utgjør ca. 45MNOK i året. Tilsvarende beregninger fra Ruter viser at man årlig taper ca. 500 millioner i billettinntekter året. Tidligere var det å forsøke og tilsnike seg adgang til transportmidler uten å betale for seg ansett som en bedragerilignende overtredelse, jf. straffeloven av 1902 § 403.

*Straffeloven av 1902 § 403. Med Bøder eller med Fængsel indtil 3 Maaneder straffes den, som uden Erlæggelse af den fastsatte Betaling søger at tilsnige sig Adgang til Forestilling, Udstilling eller Forsamling i omsluttede Rum eller Reise med Skib, Jernbane eller lignende, eller som medvirker hertil.*

I og med ikraftttredelse av ny straffelov (2005) 1. oktober 2015 ble det å tilsnike seg reiser med kollektivtransport uten å betale for seg avkriminalisert, og den tidligere § 403 tatt ut av loven. Dette til tross for advarsler fra bransjen om de signalene dette ville sende til publikum og risikoen for tap i billettinntekter.

I artikkel fra nrk.no i 2009 viste blant annet daværende trikkedirektør i Oslo Sporveier Torild Skogsholm til at da transportselskapene fikk mulighet til å holde igjen snikerne og få assistanse av politiet i 2003, sank snikeprosenten fra 12 til fem prosent, noe som utgjorde 60 millioner kroner i inntekter for transportselskapene bare i Oslo.<sup>4</sup> Dette viser hvor stor betydning muligheten for tilbakehold er for inntektssikringen.

I forarbeidene til ny straffelov, Ot.prp. nr. 22 (2008-2009) s. 331 begrunnet Straffelovkommisjonen avkriminaliseringen med at

*«...Transportselskapene kan også i stor utstrekning gardere seg mot slike handlinger. Dessuten er det etablert sivilrettslige ordninger som gir transportselskapene adgang til å kreve tilleggsavgift og holde den reisende tilbake når han mangler gyldig billett...»*

Av forarbeidene fremgår det altså at lovgiver anså transportselskapene sitt behov for inntektssikring ivaretatt gjennom sanksjonsmuligheter i yrkestransportloven.

<sup>4</sup> <https://www.nrk.no/osloogviken/vil-fjerne-sniking-fra-straffeloven-1.6484333>



### 3. DAGENS SANKSJONSMULIGHETER VED SNIK

Etter at snik ble avkriminalisert følger sanksjonsmulighetene utelukkende av yrkestransportloven. Administrasjonsselskapene/fylkeskommunenes har adgang til å illegge et administrativt tilleggsavgift (heretter kalt gebyr). Gebyrets størrelse fastsettes av Samferdselsdepartementet ved godkjenning av administrasjonsselskapenes/fylkeskommunenes transportvedtekter. Per i dag ligger gebyret i gjennomsnitt på ca. 1000 kr, prisen varierer avhengig av alder på den reisende og om det betales på stedet eller i ettertid.

For at selskapene/fylkeskommunene skal kunne kreve inn gebyret er man avhengig av korrekt personalia fra reisende som ikke betaler gebyret på stedet. Den reisende som ikke har gyldig billett, har i henhold til transportselskapenes transportvedtekter/reisevilkår plikt til å oppgi personalia til kontrolløren.

Tilbakeholdsretten i yrkestransportloven § 33 (2) og jernbaneloven § 7a er snevert avgrenset til tilfellene der en person har reist uten gyldig billett, ikke kan eller vil betale gebyr på stedet og heller ikke vil oppgi personalia. Utgangspunktet etter lovens forarbeider er at kontrollørene skal gi en muntlig oppfordring om ikke å forlate stedet før politiet kommer eller kontrolløren selv får verifisert opplysningene. Dersom den reisende motsetter seg dette, kan kontrolløren utøve passiv fysisk makt ved å sperre veien. Nærmere føringer for utøvelse av tilbakeholdsretten fremgår av Ot.prp.nr.74 (2001-2002) kap. 10 på s.46 merknader til § 33. Det fremgår her blant annet at;

*«Først når den reisende sjølv utøver fysisk makt ved å prøve å bryte seg veg forbi kontrollørene kan det aksepteres at kontrollørene fysisk held i den reisende. Òg i slike tilfelle bør kontrollørene vere svært varsame med å gripe inn fysisk. Dersom den reisende utøver fysisk makt mot kontrollørene vil ein dessutan kunne komme i ein situasjon der straffeprosesslova sine reglar om pågriping kan nyttast. Når det gjelder barn og unge skal kontrollørene utvise særleg varsemd.»*

At adgangen til tilbakehold er snever understrekes også av Borgarting lagmannsrett i sin dom, LB-2020-179773. Dommen gjaldt et tilfelle de reisende benyttet «list» istedenfor fysisk makt for å komme seg forbi kontrollørene var ikke vilkårene for tilbakehold til stede, se LB-2020-179773 første avsnitt på side 6. Lagmannsretten presiserer også på side 5 i dommen at «I tillegg kommer at forarbeidene oppstiller en forutsigbar føring som er lett å implementere i transportselskapenes rutiner, og som derved er forutsigbar og lett å praktisere». Grensene for rettmessig tilbakehold av passasjerer er altså klare og snevre.

### 4. EFFEKTEN AV TILBAKEHOLDSRETTE

Billettkontroll, og mulighet til å utøve tilbakehold når vilkårene etter yrkestransportloven § 33 (2) er oppfylt – og jernbaneloven § 7a, er svært viktig virkemidler for å sikre administrasjonsselskapene/fylkeskommunenes billettinntekter. I praksis blir tilbakeholdsretten benyttet i relativt få tilfeller, men den preventive virkningen vurderes som svært betydelig. Gjennom transportvedtektene, informasjon på nettsidene og «snikkampanjer» opplyses kundene om denne



retten, noe vi ser har en god preventiv effekt ved gjennomføringen av billettkontroll og respekten for betalingsplikten.

Det viktigste med tilbakeholdsretten er ikke selve utøvelsen av tilbakehold, men den preventive effekten, spesielt etter at snik ble gjort straffritt. Dommen har derfor fått stor betydning for fylkeskommunenes/administrasjonsselskapenes mulighet til å gjennomføre effektiv billettkontroll og sikre rettmessige billettinntekter.

Når det gjelder viktigheten og behovet for tilbakeholdsretten viser vi også til det som fremkommer i Ot.prp. nr. 74 (2001-2002) punkt 7. Det fremgår blant annet av punkt 7.3 at;

*«Samferdselsdepartementet finn ikkje at det i dei tilfella der dei nemnde føresetnadene er til stade, vil vere eit uforholdsmessig inngrep å halde ein person tilbake. Grunngevinga er særleg at ein person har all moglegheit til å hindre at han kjem i ein slik situasjon at retten til å halde vedkommande tilbake vert utløyst. For det første ved at han eller ho betaler for reisa slik vedkommande pliktar å gjere. For det andre, når ein person først har reist utan gyldig billett, kan han eller ho enkelt unngå å bli halden tilbake ved å betale gebyret. For det tredje kan ein person som er stoppa i kontroll ikkje haldast tilbake dersom vedkommande oppgjer tilstrekkelege personalia. Det er og viktig å understreke at transportselskapa sine kontrollørar med denne heimelen ikkje får nokon utstrekt rett til bruk av fysisk makt.*

*Når det gjeld mindreårige kan det ikkje akseptast at dei aller yngste vert haldne tilbake. Utgangspunktet er at personar under 15 år ikkje bør haldast tilbake. Det vil ofte vere vanskeleg for kontrollørane å vurdere alderen til unge som reiser utan gyldig billett. I tilfelle der det er tvil om ein person er under 15 år bør vedkommande ikkje haldast tilbake.*

*Det er i interessa til dei reisande som betaler for seg at alle reisande løyser billett. Når nokre reisande ikkje betaler for seg vil det føre til at transportselskapa får mindre inntekter som igjen kan føre til at billettprisane blir høgare og tilbodet generelt dårlegare.*

*Utan at dei reisande samarbeider vil det ikkje vere mogleg for kontrollørane å få tilstrekkelege opplysningar for innkreving av gebyret, utan at ein viss rett til å halde desse personane tilbake er til stades som ein siste utveg. Når reisande vert haldne tilbake må politiet straks verte varsla så dei kan komme til staden og krevje at vedkommande oppgjer riktige opplysningar om personalia.»*

Det foreligger ingen helhetlig historisk statistikk fra fylkeskommunene eller administrasjonsselskapene på bruken av tilbakehold og effekten av denne. Dagens ansvarsstruktur og etablering av administrasjonsselskap går tilbake til 2008. Det har derfor vært utfordrende å finne statistikk fra 2002. I en artikkel fra NRK av 29. juli 2007 opplyser Oslo Sporveien om at retten til tilbakehold medførte en halvering av snikprosenten.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> <https://www.nrk.no/osloogviken/faerre-sniker-pa-trikken-1.3061426>



I etablerte Facebook grupper hvor medlemmer varsler om billettkontroller deles informasjonen om at kontrollørene ikke lenger kan holde reisende tilbake. Dette fører til mindre samarbeid i billettkontrollen og viser hvor betydningsfull den preventive effekten av billettkontroll har vært.<sup>6</sup>

Kolumbus har de siste månedene registrert en kraftig økning i såkalte avbrutte kontroller, dvs. kontroller der kontrollørene må la kundene gå fordi de ikke har rett til å holde kundene tilbake. Tilbakehold fordi kundene skal rekke en buss eller andre usikre årsaker der kontrollørene normalt sett har latt kundene gå er ikke medregnet. Tall på dette har tidligere ikke blitt registrert. I mars 2020 ble det på grunn av smittevernreglene besluttet at kontrollørene ikke kunne ta i passasjerene. Kontrollørene opplevde da en økning i avbrutte kontroller. I februar 2021 begynte man registrering av avbrutte kontroller som følge av manglende tilbakehold. I februar 2021 ble det registrert 565 avbrutte kontroller, i mars 297 og i april 416. Til sammenligning ble det i februar 2021 utstedt 173 gebyr, mars 203 og april 244.

Tall fra Ruter med begrenset passasjergrunnlag som følge av pandemien viser at av de som skulle bli ilagt gebyr, velger 6-8 % å gå som følge av kontrollørens manglende rett til tilbakehold. For Ruter sin del betyr dette 12-13 MNOK i året av tapte gebyrinntekter basert på et relativt lavt passasjergrunnlag. Tallene er basert på innhentet statistikk fra en kort periode før dommen ble allment kjent i sosiale medier. Selskapet er derfor svært bekymret for hvordan dette vil utvikle seg etter hvert som flere og flere reisende blir klar over dette.

Oppsummert så er det svært kritisk for bransjen som allerede har store utfordringer med å sikre sine billettinntekter etter restriksjoner som følge av pandemien

## **5. DAGENS ORGANISERING AV BILLETTKONTROLL OG BRUK AV VEKTERSELSKAP**

– Kan vektere ivareta hensynene som nevnes i lovens forarbeider like godt som ansatte i kollektivselskap, eller bedre?

Økning i antall reisende, nye billetteringsløsninger, åpen billettering og anbudsutsetting av rutetransporten har ført til et økende behov for forsterking av og fleksibilitet i billettkontrolltjenestene. Tidligere ble denne tjenesten gjennomført av bussjåføren, pensjonerte bussjåførere eller ansatte i administrasjonsselskap/fylkeskommunen med erfaring fra transportnæringen eller vekterbransjen. Etter hvert som behovet for tjenesten har økt, de geografiske kontrollområdene blitt større og måten det gjennomføres kontroller på utviklet seg, har man sett et behov for å anbud utsette tjenesten. Fordeler med slik konkurranseutsetting er kostnadsreduksjoner og økt oppmerksomhet om kjerneoppgaver, økt fleksibilitet slik at man kan variere antallet billettkontroller i ulike perioder, bedre tjenestekvalitet og økt tilgang til spisskompetanse (NOU, 2015:1).

Behovet for billettkontroll kan variere, i noen perioder kan det være behov for å intensivere billettkontrollene. For eksempel kom det i sommer 2021 politiske føringer i Vestland fylkeskommune

---

<sup>6</sup> Se vedlegg



om oppskalering av billettkontrolltjenestene i en gitt periode til et omfang som det ikke ville være realistisk at man ansatte kontrollører internt til. For andre fylkeskommunale administrasjonsselskap som for eksempel Ruter i Oslo og Viken kan det også være aktuelt å sette et sterkt fokus på billettkontroll ved gjenåpningen, noe som har sammenheng med at flere administrasjonsselskap har registret en betraktelig lavere betalingsandel under pandemien enn det som var før pandemien inntraff.

Etter hvert som anbud har blitt normalen og vektorbransjen profesjonalisert, har bransjen ansett kontrollører som opererer på anbudskontrakt med «transportsselskapet» som om de var ansatt, og med samme rett til å gjennomføre tilbakehold. I AtB sine transportvilkår, som ble godkjent av Samferdselsdepartementet i 2019, har Samferdselsdepartementet for eksempel godkjent AtBs definisjon av «personal» der ansatte i AtB eller AtBs kontraktsparter regnes som kontrollører.

*Personal* Sjøfører, billettører, kaptein, kontrollører eller andre Som utfører oppdrag på AtBs vegne enten som ansatt i AtB eller en av AtBs kontraktsparter. <sup>7</sup>

Ruter har gjort tilsvarende presiseringer ovenfor Samferdselsdepartementet da de

fikk godkjent sine Reisevilkår i 2019.

Når Høyesterett konkluderer annerledes, er det behov for en lovendring i tråd med dagens organisering av kollektivtransporten og billettkontrolltjenestene.

## 5.1 OPPDRAGSGIVERS KONTROLL MED LEVERANDØREN

Anbud fører ikke nødvendigvis til at man mister kontrollen over hvordan tjenesten gjennomføres, tvert imot har Oppdragsgiver en tett oppfølging av tjenesten gjennom å sette vilkår i konkurransegrunnlaget og god kontraktsoppfølging og samarbeid med leverandøren etter kontraktsignering.

Anskaffelsesregelverket stiller strenge krav til gjennomføring av konkurransen og innholdet i konkurransegrunnlaget. Konkurransen skal baseres på prinsippene om konkurranse, likebehandling, etterprøvnbarhet, forutberegnelighet og forholdsmessighet. Oppdragsgiver er også forpliktet til å innta regler om lønns- og arbeidsvilkår, krav om bruk av lærlinger, og regler som ivaretar miljø, menneskerettigheter og andre samfunnshensyn.

I tillegg stilles det en rekke krav til kvalitet i konkurransegrunnlaget, som skal sikre en profesjonell og forsvarlig utførelse av tjenesten.

Det følger av de særlige merknadene til yrkestransportloven § 33, inntatt i Ot.prp.nr.74 (2001–2002) på side 35- 36 at;

*«I utgangspunktet er det transportselskapa sine egne tilsette som skal gjennomføre dei kontrollane der det kan verte aktuelt å halde reisande tilbake. Av praktiske årsaker nyttar*

<sup>7</sup> <https://www.atb.no/transportvedtekter/>



*transportelskapa ofte tilsette i vaktelskap til hjelp i kontrollar. Dette må akseptast. Det er ein føresetnad at tilsette i vaktelskap berre kan halde reisande utan gyldig billett tilbake i samarbeid med tilsette i transportelskapet som er til stades.*

Forarbeidene viser til en situasjon der transportelskapene ofte benytter ansatte i vaktelskap «til hjelp» i kontroller, og i den forbindelse skal en ansatt fra transportelskapet være til stede ved behov for utøvelse av tilbakehold. Spørsmålet er om det samme skal gjelde der det er vaktelskapet som har ansvaret for gjennomføring av kontrollvirksomheten på bakgrunn av en anbudskontrakt.

Siden organisering av billettkontrollen er endret seg siden loven ble til, hvor man nå i hovedsak bruker innleide vektere, og at det stilles omfattende grundig kompetanse krav i konkurransegrunnlaget, mener bransjen at forutsetningene i forarbeidene er foreldet. Anbudsgrunnlagene har gode beskrivelser av instruksjoner som leverandøren må forholde seg til, spesielt rundt den faktiske utøvelsen av kontrollen og restriksjoner tilbakeholdenhet med bruk av tilbakehold. Omdømme er også svært viktig for bransjen og dette viderefremmes til leverandørene gjennom oppdragsbeskrivelsen. I tillegg har vektere betydelig mer krav til utdanning og dermed kompetanse sammenliknet med situasjon i vokterbransjen da yrkestransportloven ble utarbeidet, jf. mer om dette nedenfor i bokstav b. Slik bransjen ser det har derfor forutsetningene for tidligere vurderinger av regelverket endret seg såpass at det er behov for en lovendring.

Bransjen opplever at vaktelskapene som benyttes til kontrollen forstår samfunnsoppdraget vårt og har et sterkt fokus på kundeservice både i gjennomføringen av oppdraget og ved utvelgelsen av kontrollører til oppdraget. Bransjen opplever at det i forhold til antall kontrollerte er et forsvinnende lite antall som klager på utførelsen av billettkontrollen. Tall fra Ruter viser en kundetilfredshet med billettkontrollen på hele 88%. Andre selskaper registrerer også tilsvarende tilfredshetsnivå på billettkontrollene.

Dersom leverandøren ikke forholder seg til de vilkårene som er satt i instruksene har oppdragsgiver flere sanksjonsmuligheter.

Godtgjørelsesmodellen i de aller fleste kontrakter er dessuten basert på at vektorselskapene får betalt pr kontroll eller per time, og ikke per ilagte gebyr. Vektorselskapene har dermed ingen egeninteresse i å ilagge gebyr eller holde tilbake personer får å kunne ilagge gebyr.

Dersom kundene føler seg urettmessig behandlet har de også anledning til å klage til administrasjonsselskapet/fylkeskommunen og eventuelt gå videre til Transportklagenemnda, jf. forskrift om klagenemnd for passasjertransport FOR-2012-01-20-84, om de ikke får medhold i sin klage.

## **5.2 UTDANNING OG OPPLÆRING AV VEKTERE TIL BILLETTKONTROLLOPPDRAG**

Mye har skjedd med vokterbransjen siden forarbeidene til yrkestransportloven ble skrevet. I 2002 trådte lov om vaktvirksomhet (vaktvirksomhetsloven) i kraft som regulerer bransjen, og stiller krav til utøvelse og utdanning. Samarbeidet mellom politiet og vaktbransjen har også 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.<sup>8</sup> Politiet er gjort til tillatelses- og kontrollmyndighet.

Alle som skal utføre ansvarlig vaktjeneste i dag, må ha godkjent utdanning for vektere. Læreplanen for grunnutdanning for vektere er godkjent av Politidirektoratet. Grunnutdanningen er grunnlaget for å kunne jobbe som vokter. Formålet med utdanningen er å ivareta rettssikkerheten for dem som kommer i kontakt med vektere og sikre god kvalitet på vaktjenestene samt gjøre vokteren i stand til å kunne sørge for egen sikkerhet, se Læreplan Nasjonal grunnutdanning for vektere punkt 1.1 første avsnitt.

Utdannelsen består av en teoridel og en praksisdel. Ifølge læreplanen gjennomgås en rekke ulike temaer som kommunikasjon og konflikthåndtering, kulturforståelse og mangfold, yrkesetikk og holdninger, HMS, risikovurdering, service og kvalitet, og samarbeid med offentlige myndigheter. Elevene lærer om grensegangene for lovlig og ulovlig maktbruk, hvordan å forstå og håndtere stressituasjoner, konfliktrisiko og kroppsspråk. Dette gir en spesifikk opplæring i de situasjoner vektere kan komme ut for, også vektere som foretar billettkontroll.

For å bli ansatt som vokter er det dessuten krav om at du må ha tilfredsstillende vandel, jf. vaktvirksomhetsloven § 8. Videre er det slik at alle virksomheter som tilbyr vaktjenester må ha tillatelse til dette jf. § 3 i vaktvirksomhetsloven. Det er ikke gjort unntak for billettkontrollører fra vaktvirksomhetsloven på samme måte som det er gjort for parkeringsvakthold som følger parkeringsforskriften (FOR-2016-03-18-260), se Ot.prp. nr. 49 (2008-2009) punkt 3.2.2.

I tillegg til fagkunnskapen som vekter, får også kontrollører som leverer tjenester til administrasjonsselskapene/fylkeskommunene egen opplæring fra administrasjonsselskapet/fylkeskommunen iblant annet rammene for tilbakehold etter yrkestransportloven og har dessuten en tett oppfølging med vektorselskapene for å sørge for at billettkontroll og tilbakeholdet i praksis utføres i samsvar med loven. Det blir også gitt opplæring innenfor takstregulativ, kontraktens rammer, interne instruksjoner, transportvilkår, omdømmeperspektiv og annen viktig og nyttig informasjon vaktorselskapene trenger for å yte en god tjeneste.

Med tanke på den kontroll som nå er med vokterbransjen, styringen gjennom anbudskontrakter, fokus på opplæring og omdømme anse vi vokterbransjen bedre egnet enn administrasjonsselskapet/fylkeskommunens egne ansatte til å drive billettkontroll. Slik vokterbransjen og samarbeidet med administrasjonsselskapene/fylkeskommunene og politiet er i dag, opplever vi at vektere er godt egnet til å gjøre vurderinger av når de lovlig kan bruke passiv makt for å utøve tilbakeholdsrett.

### **5.3 BRUK AV VEKTERE ELLERS I SAMFUNNET I TILSVARENDE SITUASJONER**

Når det gjelder bruk av vektere ellers i samfunnet i tilsvarende situasjoner, viser vi til vaktvirksomhetsloven § 2 og den omfattende redegjørelsen for bruk av vektere i ulike tjenester som

---

<sup>8</sup> Ot.prp. nr. 49 2008–2009 Om lov om endringer i lov om vaktvirksomhet

<https://www.regjeringen.no/contentassets/b44100c3572e45eeb10046f43b139dd2/no/pdfs/otp20082009004900odddpdfs.pdf>



er gjort i og med utarbeidelsen av endringer til vaktvirksomhetsloven i Ot.prp. nr. 49, spesielt kap. 3.2. Redegjørelsen viser til en økende bruk av vektere innenfor blant annet restaurant- og utelivsbransjen samt by- og ordensvakter. Etter at loven ble endret til også å inkludere egenvakthold, opphørte skillet mellom bruk av egne ansatte ordensvakter og innleide vektere. Både offentlige myndigheter og private bransjer benytter i stor grad innleide profesjonelle vekterfirmaer for å overholde vaktvirksomhetslovens krav.

Når det gjelder parkeringsvakthold er det gjort særskilt unntak for denne bransjen. Krav til ansatte som skal utføre kontrolltjeneste med vilkårsparkeering må oppfylle vilkår i parkeringsforskriften FOR-2016-03-18-260 kap. 3, og er unntatt kravene i vaktvirksomhetsloven. Vaktoppdrag som ikke er et ledd i alminnelig parkeringsvakthold, vil etter omstendighetene falle inn under vaktvirksomhetsloven.

Vektere har ikke lov til å bruke fysisk makt utover det enhver har adgang til, etter straffeloven (strl.) § 18 og straffeprosessloven (strpl.) § 176 første ledd, jf. § 170 a. Dette følger av vaktvirksomhetsloven § 12. En ordensvakt som tar en kunde i å naske i en butikk kan etter straffeprosessloven § 176 pågripe vedkommende til politiet kommer dersom den mistenkte treffes eller forfølges på fersk gjerning eller ferske spor.

Etter at det å tilegne seg gratis kollektivtransport ble tatt ut av straffeloven er ikke dette lenger en straffbar handling. En billettkontrollør kan derfor ikke pågripe en passasjer på grunnlag av straffeprosessloven § 176 utelukkende for brudd på bestemmelsen i yrkestransportloven og selskapets/fylkeskommunens transportvilkår om sanksjoner ved snik og plikt til å oppgi riktig personalia. For at en innleid vokter skal kunne tilbakeholde en passasjer i påvente av at politiet kommer til stedet for å gjennomføre id-sjekk, må tilbakeholdelsen være hjemlet i yrkestransportloven § 33 (2).

Pågrepelse etter strpl. § 176 kan likevel være aktuelt der det er tale om voldsutøvelse, dokumentfalsk eller lignende aktuelle straffbare forhold i en kontrollsituasjon. Det samme gjelder der kontrolløren opptrer i nødverge, jf. strl. § 18. Vold mot vekter vil da i så fall ikke omfattes av skjerpet strafferamme ved vold mot særskilt yrkesgruppe, jf. Strl. § 286, men alminnelig vern mot vold, jf. Strl. § 271. Se LB-2020-179773 og HR-2020-2126-A.

For ordens skyld bemerkes det igjen at den viktigste effekten av tilbakehold ikke er den faktiske bruken av tilbakehold, men den preventive effekten og respekten for rollen som billettkontrollør.

## 6 FORSLAG TIL ENDRING I LOVTEKST

Nedenfor er dagens ordlyd i yrkestransportloven § 33 annet ledd:

*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 stadfest*



Kollektivtransportforeningen foreslår følgende endring i ordlyden:

*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 **kontrollørar som er tilsette hos, eller som utfører billettkontroll på vegne av den som driver persontransport i rute mot vederlag**, 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 stadfest.*

Nedenfor er dagens ordlyd i jernbanelovens § 7a, første ledd

*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*

Kollektivtransportforeningen foreslår følgende endring i ordlyden:

*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 **kontrollører som er ansatte hos, eller som utfører billettkontroll på vegne av den som driver persontransport i rute mot vederlag**, så lenge den reisende ikke gir tilstrekkelige opplysninger om navn, adresse og fødselsdato. Tilbakeholdsretten gjelder også mens de gitte opplysninger verifiseres*



## VEDLEGG

### 1. EKSEMPEL- UTKLIPP FRA FACEBOOK GRUPPE

Meldegruppe billettkontroll Trondheim Bli medlem 🔍 ⋮

Vekterne har i løpet av de siste ukene fått klar melding at de ikke kan holde igjen personer. Jeg testet dette i dag da det kom på vektere på bussen. Jeg trykket på stopp og gikk greit av bussen uten å vise frem billetten min.

Vær høflig, og gå videre om du treffer på vektere. Du trenger kun å si at du har ingen interesse av å delta i billettkontroll og at du tenker å gå av bussen.

Jeg hadde null problem med det i dag. Vær obs på at det kan endre seg dersom AtB ansetter egne billettkontrollører, men så lenge kan dere gå av bussen. Vær også obs på om dere blir på bussen så kan det bli en ordensforstyrrelse og de får anledning til å holde igjen.

Kan dere, gå av eller gå videre på bussholdeplassen. Har der ikke tid til å gå av bussen så må dere enten vise billett eller betale bot.

👍❤️ 62 8 kommentarer

👍 Liker ↪️ Del

Vis 1 kommentar til

Det du nar skrevve der make no sense!  
Liker · Del · 1 u

: **Forfatter**  
Om du er litt mer konkret så skal det ikke være noe problem å gjøre dette litt klarere.  
Du kan forøvrig begynne å lese dette:  
<https://rett24.no/.../vekerne-tapte-billettkontroll.....> **Se mer**  
Liker · Del · 1 u · Redigert

Liten presisering: AtB trenger ikke nødvendigvis ha egne billettkontrollører, men de må være til stede. Det vil altså være nok at AtB har én egen representant når det utføres kontroll.  
Ref selve dommen i Høyesterett: "[...] det skulle ha vært en ansatt i transportselskapet til stede for å kunne samarbeide med vekterne om eventuelle tilbakeholdelser."  
Liker · Del · 1 u 3

, helt rett, regnet med at dette ble påpekt før eller siden. Ville gjøre det så enkelt som mulig.

**Om**  
Meldegruppe hvis du oppdager billettkontroll på buss og trikk i Trondheim og omegn. Ikke driv med hets eller uthenging av billettkontrollørene, ... **Se mer**

**Offentlig**  
Alle kan se hvem som er med i gruppen, og hva de publiserer.

**Synlig**  
Alle kan finne denne gruppen.

**Trondheim, Norway**

**Gruppetype: Generell**

**Nylige medier**

**Se alt**



## 2. KRAV TIL OPPLÆRING I ANBUDSRUNNLAGENE

### Instruks Ruter:

<https://ruter.no/link/a02e649979b4424bacab432019c83a90.aspx?id=13873>

### Instruks Nordland:

<https://www.mercell.com/en/tender/99409591/kjoep-av-billett--og-kvalitets-kontrolltjenester-paa-buss-og-baat-i-nordland-tender.aspx>

### Krav til opplæring AtB:

#### «Vaktleder

- Fagbrev i «Sikkerhetsfaget»
- 22,5 timers opplæring hos Oppdragsgiver. Ved behov utover 22,5 timer avtales dette særskilt.
- Minimum 15 timer intern opplæring på billettkontroll hos Leverandøren
- Som del av oppstarts forberedelsene vil oppdragsgiver gi opplæring til vaktleder(e). Ved behov for opplæring av ytterligere vaktledere i kontraktsperioden må Leverandøren gjennomføre og ivareta opplæring med likt omfang-, innhold og kvalitet som det Oppdragsgiver leverer ved førstegangsopplæring.

#### Kontrollører

- Godkjent vekterkurs i tråd med gammel eller ny modell. Jf. 5. januar 2001 nr.1 Lov om vaktvirksomhet
- Minimum 37,5 timer intern opplæring på billettkontroll hos Leverandøren

#### Lærlinger

- Minimum 37,5 timer intern opplæring på billettkontroll hos Leverandøren

Som en del av oppstarts forberedelsene eller endringer eksempelvis ved oppstart av nytt billettsystem kan det være aktuelt at Oppdragsgiver ønsker å gjennomføre deler av opplæringen selv. Oppdragsgiver anslår at en slik opplæring vil vare i 3-4 timer. Utover denne opplæringen er Leverandør ansvarlig for videre opplæring.

Før en kontrollør settes i operativ tjeneste for Oppdragsgiver skal utfylt og signert opplærings skjema være sendt til Oppdragsgiver, se Bilag 1.3. Videre skal ID-kort for billett kontrollør være utstedt av Oppdragsgiver.»

<https://www.mercell.com/nb-no/anbud/101117077/region-soer-anbud.aspx>

### Kolumbus

<https://www.mercell.com/m/file/GetFile.ashx?id=38457080&version=1>