

Justitiedepartementet
Grundlagsenheten

Stockholm 2017-10-06

Ref

Remissvar på betänkandet Meddelarskyddslagen – fler verksamheter med stärkt meddelarskydd (SOU 2017:41) (ert diarienummer Ju2017/04519-1)

Transportföretagen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna, samt säkerhetsbranschen.

Medlemsföretagen i arbetsgivar- och branschförbunden Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Sveriges Bussföretag är de som främst berörs av förslagen i betänkandet.

Sammanfattning

Transportföretagen avstyrker utredningens förslag om stärkt meddelarskydd enligt meddelarskyddslagen inom verksamhet som bedrivs som interregional, regional och lokal kollektivtrafik samt inom färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjutsverksamhet.

Transportföretagen tillstyrker att stärkt meddelarskydd inte föreslås införas i andra verksamheter.

Med hänsyn till att varje anställd redan i dag har stora möjligheter att föra vidare sådan information som utredaren vill säkerställa med sitt förslag och att en stor del av de bolag som bedriver kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst inte enbart bedriver den på den offentliga marknaden utan även på den privata anser Transportföretagen att utredarens förslag är en alltför stor inskränkning av avtalsfriheten, lojalitetsplikten, skyddet för företagshemligheter och konkurrensfriheten.

På kollektivtrafik-, skolskjuts och färdtjänstmarknaden finns en mängd företagshemligheter, t.ex. former för schemaläggning, anbudsunderlag, affärsstrategier och investeringar. Uppgifter som inte bara personer i företagsledande ställning har tillgång till. Ett stärkt meddelarskydd skulle innebära att anställda fritt skulle kunna lämna ut sådana uppgifter till allmänheten trots att de inte avser uppgifter om missförhållanden på arbetsplatsen utan enbart uppgifter om



Transportföretagen delar utredningens uppfattning att lagförslaget medför negativa effekter bl.a. i form av inskränkningar i avtalsfriheten, lojalitetsplikten och skyddet för företagshemligheter samt att det är nödvändigt att noga avväga när behovet av ett stärkt meddelarskydd är så stort att de negativa effekterna måste accepteras. Det är även riktigt att lagförslaget kan komma att påverka konkurrensen eftersom det är fråga om verksamheter som inte bara verkar på den offentliga marknaden utan även på den helt privata marknaden.

Med hänsyn till att varje anställd redan i dag har stora möjligheter att föra vidare sådan information som utredaren vill säkerställa med sitt förslag och att en majoritet av de bolag som bedriver kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst inte enbart bedriver den på den offentliga marknaden utan även på den privata, anser Transportföretagen att utredarens förslag är en alltför stor inskränkning av avtalsfriheten, lojalitetsplikten, skyddet för företagshemligheter och konkurrensfriheten.

Transportföretagen övergår härmed till att lämna synpunkter i enlighet med betänkandets disposition

5.6 Kollektivtrafik

Bolag inom bussbranschen har mer eller mindre uteslutande upphandlad trafik men kan även bedriva kommersiell trafik eller turist- och beställningstrafik som till ingen del är offentligt finansierad. Den upphandlade trafiken och den trafik som inte till någon del är offentligt finansierad är vanligtvis blandad i samma juridiska person. I undantagsfall har bolagen organiserat sig på så sätt att den trafik som inte till någon del är offentligt finansierad sker i en annan juridisk person än den trafik som är offentligt finansierad.

5.6.2 Närmare om kollektivtrafiken

Transportföretagen kan bekräfta uppgiften att det redan i dag förekommer att det vid upphandlingar av kollektivtrafik ställs krav på att privata kollektivtrafikföretag garanterar meddelarskyddsliknande rättigheter för sina anställda och även för underentreprenörers anställda. Det kan således konstateras att aktörerna inom kollektivtrafikområdet redan reglerar frågan varför den föreslagna lagstiftningen - som innebär inskränkningar av avtalsfriheten, lojalitetsplikten och skyddet för företagshemligheter - är onödig och alltför ingripande.

5.6.4 Synpunkter på införande av stärkt meddelarskydd på kollektivtrafikmarknaden

Av arbetstagarorganisationernas uppgifter framgår att det förekommer en tystnadskultur men att detta fenomen även finns på offentlig arbetsplatser. Det kan således konstateras att införandet av meddelarskydd inom den privata delen av arbetsmarknaden med de inskränkningar av avtalsfriheten, lojalitetsplikten och skyddet för företagshemligheter som det innebär inte kommer att lösa det problemet. Även i denne del är således förslaget inte avvägt så att behovet av ett stärkt meddelarskydd står i proportion till de negativa effekterna.

Av betänkandet framgår att vissa arbetstagarorganisationer anser att en del arbetstagare känner sig osäkra på sina rättigheter. Transportföretagen ställer sig frågande till att den föreslagna lagen skulle avhjälpa det. Att förstärka meddelarskyddet skulle kunna innebära att de anställda tror sig

ha större rättigheter än vad de faktiskt har, till exempel att de får uppfattningen att meddelarskyddet även gäller spridning av information på sociala medier. Även det faktum att det stärkta meddelarskyddet endast gäller i förhållande till den del av verksamheten som är offentligt finansierad kan medföra osäkerhet för de anställda. Det är otydligt hur de anställda eller arbetsgivaren ska kunna avgöra om det stärkta meddelarskyddet gäller eller inte i ett fall där det är säkerhetsbrister i ett fordon som till största delen används för verksamhet som inte till någon del är offentligt finansierad men i vissa fall används vid körningar som är offentligt finansierad. Ett stärkt meddelarskydd skulle därmed kunna innebära att de anställda känner sig ännu osäkrare på sina rättigheter än vad de gör i dag.

Ett flertal större bolag inom bussbranschen har inrättat ett så kallat whistle-blowing system som de anställda kan använda för att påtala eventuella brister och problem. Under den tid som systemen har varit i bruk har det förekommit anmälningar. Antalet anmälningar har dock inte varit så hög vilket tyder på att problemen inte är så omfattande samt att whistle-blowing systemet är ett bra verktyg för att tydliggöra eventuella brister.

Transportföretagen känner inte igen påståendet att de anställda känner sig utsatta för represalier i de fall de har påtalat brister. Att det i sådana fall i stor utsträckning skulle ske "utköp" av dessa anställda är även det en bild som Transportföretagen inte känner igen.

Som framgår av betänkandet förekommer det på kollektivtrafikmarknaden en mängd företagshemligheter, t.ex. former för schemaläggning och anbudsunderlag. Men det förekommer givetvis även uppgifter om affärsstrategier och investeringar. Uppgifter som inte bara personer i företagsledande ställning har tillgång till. Ett stärkt meddelarskydd skulle innebära att anställda fritt skulle kunna lämna ut sådana uppgifter till allmänheten trots att det inte avser uppgifter om missförhållanden på arbetsplatsen utan enbart uppgifter om affärshemligheter. En sådan inskränkning i en näringsidkares konkurrensfrihet står inte i rimlig proportion till vad ett stärkt meddelarskydd skulle uppnå.

Dessutom skulle bolagen behöva vara mera försiktiga med de uppgifter de lämnar vidare till anställda på grund av risken för att företagshemligheter annars skulle kunna föras vidare. Det stärkta meddelarskyddet kommer således även att leda till att arbetsgivarna inte kan vara så öppna med information gentemot sina anställda vilket leder till att de anställdas känsla av delaktighet kommer att minska. Att inte kunna involvera de anställda i beslut eller delge dem information kan i förlängningen leda till att bolagens utveckling och innovation minskar. Det kan också uppstå att anställda inom samma koncern har olika rättigheter (ett bolag bedriver offentligt finansierad verksamhet och ett annat i samma koncern bedriver inte sådan verksamhet) vilket skulle kunna skapa motsättningar samt problem att utnyttja vissa interna funktioner såsom intranät gemensamt.

6.2.1 Interregional, regional och lokal kollektivtrafik ska omfattas av lagens tillämpningsområde

Utredningen gör bedömningen att det inom kollektivtrafiken ligger i arbetsgivarens intresse att organisera verksamheten på ett sådant sätt att det blir tydligt om en given enhet omfattas av det stärkta meddelarskyddet eller inte. Transportföretagen ifrågasätter den slutsatsen av flera anledningar. Det bör först och främst inte vara ett stärkt meddelarskydd som avgör hur en näringsidkare ska organisera sin verksamhet. För de bolag som bedriver blandad verksamhet

(vilket är en stor del av Transportföretagens medlemsföretag inom bussbranschen) är det i stor grad även en omöjlighet att organisera sig på sådant sätt att verksamheterna renodlas till att en viss del endast bedriver offentligt finansierad verksamhet och den andra verksamhet som till ingen del är offentligt finansierad. En förutsättning för att kunna bedriva verksamhet på ett kostnadseffektivt sätt är att verksamheterna integreras för att få en jämnare beläggning av resurser under dagen.

Eftersom det kommer att bli svårt för bolagen att organisera sin verksamhet på ett sådant sätt att det blir tydligt om en given enhet omfattas av det stärkta meddelarskyddet eller inte kommer det att bli oklart när den föreslagna lagen är tillämplig och när den inte är det. Denna oklarhet är givetvis mycket besvärande eftersom de föreslagna bestämmelserna är straffsanktionerade.

6.2.2 Viss särskild kollektivtrafik (särskilda persontransporter) ska omfattas av lagens tillämpningsområde

Även beträffande den s.k. särskilda kollektivtrafiken gör utredningen bedömningen att det ligger i arbetsgivarens intresse att organisera verksamheten på ett sådant sätt att det blir tydligt om en given enhet omfattas av det stärkta meddelarskyddet eller inte. Transportföretagen ifrågasätter på samma sätt som framgå ovan den slutsatsen. Vad gäller till exempel skolskjuts skulle en renodling av verksamheten innebära att fordonen används på morgonen och eftermiddagen men inte mitt på dagen. En sådan uppdelning av verksamheten skulle även kunna få konsekvenser för de anställdas arbetstider och arbetspass.

Eftersom det kommer att bli svårt för bolagen att organisera sin verksamhet på ett sådant sätt att det blir tydligt om en given enhet omfattas av det stärkta meddelarskyddet eller inte kommer det att bli oklart när den föreslagna lagen är tillämplig och när den inte är det. Denna oklarhet är givetvis mycket besvärande eftersom de föreslagna bestämmelserna är straffsanktionerade.

7 Konsekvenser och ikraftträdande

Av betänkandet framgår att syftet med lagförslaget är att ett stärkt meddelarskydd kan leda till att kvaliteten i verksamheterna upprätthålls och att eventuella brister, särskilt med avseende på säkerhet, snabbt kan uppmärksammas och åtgärdas.

När det gäller att upprätthålla kvaliteten vill Transportföretagen lyfta fram att i de strikta avtal som organisationens medlemsföretag ingår med trafikhuvudmännen återfinns omfattande krav på redovisning och återrapportering vilket innebär att trafikhuvudmannen redan i dag har god insyn i verksamheten.

Det framgår inte av betänkandet om det är de anställda säkerhet som åsyftas eller de som brukar kollektivtrafiken, färdtjänsten eller skolskjutsen. Oavsett vilket så finns det inget hinder mot att huvudmännen vid upphandlingen ställer krav på säkerheten i bägge avseendena. Sådana krav ställs redan i dag. Transportföretagen saknar en redogörelse för och analys av det förhållandet i betänkandet.

Med hänsyn till att en anställds rätt att påtala missförhållanden är särskilt omfattande när det gäller säkerhetsfrågor (se bl.a. AD 1988 nr 62) torde den föreslagna lagen inte bidra till att fler eventuella missförhållanden uppmärksammas i förhållande till hur det är i dag.

Dessutom hanteras redan i dag frågor om bland annat säkerhet internt via skyddsombud och fackliga företrädare.

I detta sammanhang ska det även beaktas att syftet med lagförslaget i stort är det samma som syftet med lag (2016:749) om särskilt skydd mot repressalier för arbetstagare som slår larm om allvarliga missförhållanden. Den lagen trädde i kraft den 1 januari 2017 vilket innebär att vi ännu inte sett effekterna av den, än mindre kunnat analysera effekterna. Det vore önskvärt att det gjordes före en ny lag som även den inskränker avtalsfriheten, lojalitetsplikten och skyddet för företagshemligheter.

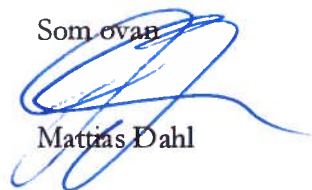
Även det ovan anförda talar för att man i betänkandet inte i tillräcklig utsträckning gjort den avvägning som man ansett vara så nödvändig, dvs. avvägt om behovet av ett stärkt meddelarskydd är så stort att de negativa effekterna måste accepteras.

Övrigt

I övrigt ansluter sig Transportföretagen till vad Svenskt Näringsliv angett i sitt remissvar.

TRANSPORTFÖRETAGEN

Som ovan



Mattias Dahl

I detta ärende har processjurist Henrik Olander varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också arbetsrättsjurist Jennie Banér deltagit.