

Justitiedepartementet  
ju.L6@regeringskansliet.se

## Remissvar – Betänkandet SOU 2017:41 Meddelarskyddslagen – fler verksamheter med stärkt meddelarskydd

### Sammanfattning

Utredningen har i huvudsak haft i uppdrag att överväga om det finns skäl att låta lagen (2017:151) om meddelarskydd i vissa enskilda verksamheter (meddelarskyddslagen), som trädde i kraft den 1 juli 2017, omfatta fler verksamhetsområden än de tidigare beslutade skola, vård och omsorg.

Meddelarskyddslagen är alltså förhållandevis ny och utredningen har utgått från de ställningstaganden som gjorts i lagen och dess förarbeten. Det handlar bl.a. om hur offentligt finansierad verksamhet i lagens mening ska definieras, vilka personkategorier och verksamhetsformer som ska omfattas och till viss del hur verksamheter och verksamhetsgrenar ska skiljas från varandra.

I betänkandet föreslås att inom verksamhet som bedrivs som interregional, regional och lokal kollektivtrafik ska stärkt meddelarskydd enligt meddelarskyddslagen införas.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i sak men har synpunkter i vissa delar bl.a. vad gäller utformningen av lagtexten.

I utredningen förekommer begreppet lokal kollektivtrafik ett flertal gånger. Det anges också i betänkandet att det i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) finns en definition av begreppet (s. 113). I samband med införandet av kollektivtrafiklagen togs emellertid benämningen lokal kollektivtrafik bort och ingår sedan dess i regional kollektivtrafik.<sup>1</sup> Eftersom

---

<sup>1</sup> Se bl.a. prop. 2009/10:200 s. 57.

begreppet inte längre används är det olyckligt att använda sig av det under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Utredningen har vidare valt att använda sig av benämningen *särskild kollektivtrafik* för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts som inte faller in under begreppet allmän kollektivtrafik samt sjukresor (s. 82). Benämningen särskild kollektivtrafik är något olycklig mot bakgrund av den definition av kollektivtrafik som anges i kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning<sup>2</sup>. Dessa transporttjänster erbjuds inte allmänheten fortlöpande och utan diskriminering utan kräver särskilda beslut. Det hade därför varit mer lämpligt att använda sig av benämningen *särskilda persontransporter*.

I utredningen anges att Transportstyrelsen utövar tillsyn över att de som bedriver kollektivtrafik har nödvändiga tillstånd (s. 113). Transportstyrelsen utövar tillsyn på kollektivtrafikområdet men utgångspunkten för den tillsyn som bedrivs är att aktörernas efterlevnad av krav enligt kollektivtrafiklagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen är uppfyllda.<sup>3</sup> De grundläggande verksamhetstillstånd som krävs för att få bedriva persontrafik med respektive trafiklag regleras i annan lagstiftning än kollektivtrafiklagen, t.ex. i järnvägslagen (2004:519) och yrkestrafiklagen (2012:210). Även enligt dessa lagstiftningar sker tillsyn, men tillsynen genomförs inte som kontroller av att utövare på marknaden har nödvändiga tillstånd. På vägsidan sker exempelvis detta istället genom poliskontroller. Den typ av tillsyn som utredningen hänvisar till kan dock ske efter indikation.

I förslagen lagtext benämns linjesjöfarten till Gotland som kollektivtrafik. Denna trafik bedrivs dock inte i enlighet med definitionen i EU:s kollektivtrafikförordning, som kollektivtrafiklagen hänvisar till. Anledningen till detta är att linjesjöfart till Gotland erbjuder lägre priser för gotlänningar och alltså inte sker utan diskriminering. Av detta skäl bör ordet ”kollektiv” strykas från *i sådan kollektivtrafik*. Flyg utgör inte heller kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning. För att följa gällande definitioner anser Transportstyrelsen därför att förslaget bör ändras enligt följande.

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

<sup>3</sup> PM Transportstyrelsens tillsyn enligt kollektivtrafiklagen den 26 maj 2012. Lagstödet för Transportstyrelsens tillsyn finns i 5 kap. 1 § kollektivtrafiklagen och 2 § förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik.

*4. utgör kollektivtrafik enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik eller sådan ~~kollektivtrafik~~ som utförs enligt statens avtal om interregional kollektivtrafik, ~~inklusive~~ samt flygtrafik, och linjesjöfart till Gotland, eller*

Transportstyrelsen vill i detta sammanhang lyfta fram att den avgränsning som gjorts i meddelarskyddslagen till verksamheter som till någon del är offentligt finansierade innebär vissa problem. Den får till följd att meddelarskyddet inte omfattar de privata organisationer som på basis av delegation utför exempelvis tillsyn på sjö- och luftfartsområdet eller de privata organisationer som utför uppgifter inom flygtrafikledningstjänsten. I grunden handlar detta om utförande av uppgifter inom offentlig förvaltning och allmänhetens intresse av insyn borde därmed vara lika starkt oavsett finansieringsform. Mot den bakgrunden rekommenderar Transportstyrelsen att en utvärdering av lagens effekter görs framöver avseende principen om att någon del av verksamheten måste vara offentligt finansierad för att omfattas av lagen.

---

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Gunnar Ljungberg, enhetschef Pernilla Wallin, enhetschef Lena Ersson, sektionschef Åke Lewerentz, och juristen Mattias Bjuhr, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils  
Ställföreträdande generaldirektör