



# Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet

---

## Sammanfattning

Trafikutskottet anser att delar av kommissionens förslag till direktiv om ändring av direktivet om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (det s.k. kombidirektivet) strider mot subsidiaritetsprincipen och föreslår därför att riksdagen lämnar ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande.

Utskottet välkomnar kommissionens översyn av den befintliga vägtransportlagstiftningen inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet och gör bedömningen att kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet på ett övergripande plan kan anses vara förenligt med subsidiaritetsprincipen. Däremot har utskottet betänkligheter gentemot delar av förslaget, närmare bestämt den nuvarande formuleringen om krav på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler i artikel 6.4. Utskottet anser att en adekvat planering av försörjning av infrastruktur i form av omlastningsterminaler, som tar hänsyn till olika regioners geografiska och ekonomiska förutsättningar, bäst kan göras av medlemsstaterna själva. Vidare befarar utskottet att kravet på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler riskerar att medföra kostnader för infrastrukturinvesteringar som är alltför långtgående i förhållande till direktivets målsättning om att främja en överflyttning av godstransporter från väg till mer miljövänliga trafikslag.

I utlåtandet finns en reservation (SD), där reservanterna anför att förslaget strider mot subsidiaritetsprincipen men av andra skäl.

### *Prövade förslag*

Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (KOM(2017) 648).

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund .....	4
Direktivförslagets huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets prövning.....	7
Subsidiaritetsprövningens utgångspunkt .....	7
Subsidiaritetsprincipens tillämpning .....	7
Utskottets ställningstagande .....	8
Reservation .....	11
Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet (SD).....	11
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över prövade förslag .....	12
<i>Bilaga 2</i>	
Motiverat yttrande från Sveriges riksdag .....	13
<i>Bilaga 3</i>	
Reservanternas förslag till motiverat yttrande från Sveriges riksdag .....	15

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet**

Riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som anges i bilaga 2.

*Reservation (SD)*

Stockholm den 14 december 2017

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Teres Lindberg (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Riksdagen har getts möjlighet att lämna ett motiverat yttrande över EU-kommissionens förslag till direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (KOM(2017) 648). Kammaren hänvisade kommissionens förslag till trafikutskottet den 29 november 2017. Fristen för att lämna ett motiverat yttrande går ut den 22 januari 2018.

Vid utskottssammanträdet den 28 november 2017 beslutade utskottet att inhämta information om regeringens bedömning av subsidiaritetsfrågan. Som svar på utskottets begäran överlämnade Näringsdepartementet en faktagromemoria (2017/18:FPM29) den 12 december, där regeringens bedömning av subsidiaritetsfrågan framgår.

## Bakgrund

Den 8 november 2017 presenterade kommissionen den andra delen i det s.k. mobilitetspaketet. Paketet innehåller fyra lagstiftningsförslag som särskilt svarar mot följande tre politiska prioriteringar: ett Europa som skyddar vår planet; ett Europa som sätter sina medborgare i centrum; ett Europa som försvarar sina företag och sina arbetstagare. Kommissionens förhoppning är att förslagen ska hjälpa den europeiska fordonsindustrin och rörlighetssektorn att bli globalt konkurrenskraftiga och att generera innovation, tillväxt och arbete. Samtidigt syftar förslagen till att säkerställa att framtidens rörlighet är ren, tillgänglig och ekonomiskt överkomlig för alla. Paketet bör ses i relation till kommissionens meddelande En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet (KOM(2016) 501), där kommissionen samlat redogör för de åtgärder och initiativ som anses nödvändiga för att uppnå en utsläppsnål rörlighet i EU.

Ett av förslagen i paketet innebär ändringar av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (det s.k. kombidirektivet). Direktivet fastställer de förutsättningar och villkor som gäller för godstransporter mellan medlemsstater där en delsträcka av transporten utförs på järnväg eller vatten men den inledande och/eller avslutande sträckan utförs på väg. Direktivet anger begränsningar för hur långa avstånd som de olika transportslagen ska avse. Syftet med direktivet är att utveckla och förbättra användningen av kombinerade transportformer av gods. Kombidirektivet är det enda rättsliga instrumentet på unionsnivå som direkt främjar en övergång från godstransporter på väg till transportsätt med lägre utsläpp såsom inre vattenvägar, sjöfart och järnväg.

Kommissionen har låtit utvärdera kombidirektivet inom ramen för det s.k. Refitprogrammet. I utvärderingen konstaterar kommissionen att direktivet även fortsättningsvis är ett relevant instrument för att främja en kombinerad användning av olika sätt att transportera gods. Kommissionen menar dock att direktivet behöver revideras eftersom daterade bestämmelser, svårigenomträngliga och tvetydiga skrivningar samt ett alltför begränsat tillämpningsområde hindrar dess effektivitet. Enligt kommissionen är direktivets huvudsakliga problem definitionen av kombinerad transport, begränsningarna avseende skatteincitament och de daterade bestämmelserna om transportdokument.

## Direktivförslagets huvudsakliga innehåll

Det övergripande syftet med kommissionens förslag är att förbättra konkurrenskraften hos kombinerade transporter och därmed främja övergången från vägtransporter till andra transportsätt. På så sätt förväntas negativa externaliteter från godstransporter i form av luftföroreningar, växthusgasutsläpp, olyckor, buller och trängsel minska. Förslaget innebär följande huvudsakliga ändringar i kombidirektivet:

- Villkor för kombinerad transport: Definitionen av kombinerad transport förenklas och uppdateras, t.ex. innefattas all transport inom unionen, inklusive nationella kombinerade transporter. Vidare fastställs det maximala avståndet för vägetappen till 150 km eller 20 procent av det totala avståndet, oberoende av transportslag på icke-vägetappen (dvs. järnväg, inre vattenvägar eller sjöfart). Viss flexibilitet är dock fortfarande möjlig på grund av särskilda geografiska eller operativa begränsningar i medlemsstaterna. När det gäller icke-vägetappen avlägsnas alla avstånds begränsningar.
- Bevismaterial: Villkoren för bevis för stödberättigande specificeras och tydliggörs. Bevismaterialet ska bl.a. innehålla uppgifter om avstånd för vägetappen och det totala avståndet för hela transporten. Vidare stärks kraven på att bevismaterial ska kunna uppvisas, alternativt överlämnas elektroniskt i ett format som tillåter omedelbar lagring och bearbetning, inom den tid som vägkontrollen tar.
- Ekonomiska stödåtgärder och krav på terminaler: Obligatoriska stödåtgärder för att främja nya investeringar i omlastningsterminaler införs. Åtgärderna ska avse uppförande, och vid behov, utbyggnad av omlastningsterminaler för kombinerad transport samt ökning av den operativa effektiviteten i befintliga terminaler. Medlemsstaterna ska samordna med angränsande medlemsstater och med kommissionen samt se till att prioritet ges till att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar så att ingen avsändnings- eller mottagningsplats i unionen ligger längre än 150 km från en terminal för kombinerade transporter. Medlemsstaterna får även vidta ytterligare

stödåtgärder för att komplettera de man redan har och därigenom minska kostnaderna för kombinerad transport och öka dess konkurrenskraft.

- Nätverk av behöriga myndigheter: Medlemsstaterna åläggs att utse en eller flera behöriga myndigheter som ska fungera som en huvudsaklig kontaktpunkt. Ett nätverk av behöriga myndigheter inrättas för att främja samarbete mellan medlemsstaterna genom utbyte av relevant information och bästa praxis.
- Rapporteringskrav: Medlemsstaterna ska rapportera information om marknadsförhållandena för kombinerade transporter till kommissionen, t.ex. förekomsten av relevant infrastruktur och de nationella stödåtgärder som vidtagits. På grundval av dessa rapporter ska kommissionen sedan bedöma hur direktivet har genomförts. Medlemsstaternas rapporter ska lämnas periodvis, vartannat år, och kommissionens rapport likaså.

# Utskottets prövning

## Subsidiaritetsprövningens utgångspunkt

Subsidiaritetsprincipen regleras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. Enligt denna artikel ska unionen, på de områden där den inte har exklusiv befogenhet, vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för den planerade åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå. Enligt Lissabonfördragets protokoll om tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna ska Europeiska kommissionen, Europaparlamentet och rådet översända sina utkast till lagstiftningsakter till de nationella parlamenten för att dessa ska kunna ta ställning till om förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen. Riksdagen ska i enlighet med 10 kap. 3 § riksdagsordningen pröva om lagstiftningsakten strider mot denna princip. Enligt konstitutionsutskottet innefattar subsidiaritetsprövningen ett proportionalitetskriterium, därav följer att den föreslagna åtgärden inte får gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen.

Om det nationella parlamentet anser att förslaget strider mot subsidiaritetsprincipen har det rätt att lämna ett s.k. motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande. Ett sådant yttrande ska lämnas inom åtta veckor från den dag då ett förslag finns tillgängligt på EU:s samtliga officiella språk.

## Subsidiaritetsprincipens tillämpning

### **Kommissionens bedömning**

Kommissionen menar att direktivets målsättning om att främja övergången från vägtransporter till mer miljövänliga transportslag, och därmed minska de negativa externa effekterna av EU:s transportsystem, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås på medlemsstatsnivå. Detta eftersom majoriteten av de kombinerade godstransporterna är gränsöverskridande och bygger på en intermodal infrastruktur som förbinder medlemsstaterna. Enligt kommissionen krävs en samordnad strategi för investeringar i intermodal omlastningsinfrastruktur. Vidare anger kommissionen att nästan 20 procent av de europeiska intermodala transporterna är nationella, och att en utökning av direktivets tillämpningsområde till att omfatta nationella kombinerade transporter skulle öka omfattningen av de stödåtgärder som behövs för att främja en trafikomställning. Detta skulle samtidigt minska de totala externa effekterna, i synnerhet utsläpp av växthusgaser och trängsel, som har en inverkan över nationsgränser. Gemensamma mål för de stödåtgärder som ska vidtas av medlemsstaterna förhindrar dessutom resultat som är överlappande

eller avvikande. När det gäller stödåtgärder för att främja nya investeringar i terminaler behövs det enligt kommissionen ett gemensamt mål för terminalernas täckningsgrad för att undvika överkapacitet.

I fråga om proportionalitetsprincipen framför kommissionen att de föreslagna åtgärderna bidrar till att uppnå målsättningen i det ursprungliga direktivet. För att direktivet ska ge mer effekt behöver dock tillämpningsområdet utvidgas till att omfatta nationella transporter, samtidigt som definitionen av kombinerad transport och villkoren för stödberättigande förtydligas. Kommissionen påpekar också att bestämmelserna om stödåtgärder inte fastställer obligatoriska nivåer i fråga om ekonomiskt stöd; omfattningen av och metoden för tillhandahållande av sådant stöd är frågor som ligger inom den nationella behörigheten. Kostnaderna för medlemsstater, företag och enskilda är enligt kommissionen begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna. I synnerhet väntas investeringsstödet för terminaler fortsätta att ge fördelar under lång tid framöver.

### **Regeringens bedömning**

I faktapromemoria 2017/18:FPM29 redovisar regeringen sin bedömning av förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen. Regeringen återger kommissionens subsidiaritetsmotivering och anger att den delar kommissionens uppfattning att det finns ett värde i att förenkla och förtydliga den nuvarande rättsliga ramen, tillsammans med att införa mer kraftfulla krav på tillämpning. Regeringen är dock tveksam till om det nya föreslagna kravet på ett maximalt avstånd mellan kombiterminaler, såsom det nu är formulerat, kan anses vara förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen. Att planera för en adekvat försörjning av infrastruktur i form av kombiterminaler, som tar hänsyn till enskilda geografiska och ekonomiska förutsättningar, kan bättre uppnås av medlemsstaterna. Regeringen anger vidare att det är tveksamt om ett sådant krav, som skulle kunna medföra omotiverat stora kostnader för infrastrukturinvesteringar, är proportionerligt i förhållande till målsättningen i direktivet att underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till mer miljövänliga trafikslag.

### **Utskottets ställningstagande**

Inledningsvis välkomnar trafikutskottet kommissionens översyn av den befintliga vägtransportlagstiftningen inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet, där kommissionens förslag till direktiv om ändring av kombidirektivet ingår. Utskottet har tidigare konstaterat att det i nuläget finns betydande problem inom vägtransportområdet som medför att den svenska åkerinäringens konkurrenskraft försvagas. En väl fungerande inre marknad med sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater, där alla följer de gemensamma reglerna, är därför viktigt. Eftersom många av de



förslag som har presenterats inom ramen för mobilitetspaketet är nära sammankopplade anser utskottet att det är önskvärt att beslut om förslagen, så långt som det är möjligt, fattas samlat. I sammanhanget kan utskottet konstatera att bestämmelserna om vägetappen i kombinerade transporter lämpligtvis borde samordnas med bestämmelserna om cabotage som återfinns i kommissionens förslag om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn (KOM(2017) 281). I fråga om kombidirektivet anser utskottet att det är av stor vikt att främja multimodalitet och en effektiv kombination av olika transportslag för att minska koldioxidutsläpp och luftföroreningar.

Utskottet gör bedömningen att kommissionens förslag på ett övergripande plan kan anses vara förenligt med subsidiaritetsprincipen. Eftersom bestämmelserna om kombinerade transporter återfinns på unionsnivå kan nödvändiga förändringar som syftar till att öka direktivets ändamålsenlighet och effektivitet inte göras på medlemsstatsnivå. Utskottet har dock betänkligheter gentemot delar av förslaget, närmare bestämt den nuvarande formuleringen om krav på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler i artikel 6.4. Enligt kommissionen bör prioritet, i fråga om obligatoriska ekonomiska stödåtgärder, ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar, särskilt i det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings- eller mottagningsplats i unionen ligger längre än 150 km från en omlastningsterminal för kombinerad transport.

Utskottet delar kommissionens uppfattning om att det är viktigt att kombinerade transporter främjas genom att fler omlastningsterminaler byggs eller tillgängliggörs för transportföretag men motsätter sig likväl ett strikt krav på maximalt avstånd mellan terminaler. Utskottet påminner om att terminaltäthet i mångt och mycket är en fråga om nationell infrastrukturplanering, och att även om ett EU-perspektiv bör beaktas i denna planering så måste varje medlemsstat ha möjlighet att vidta åtgärder utifrån specifika nationella förutsättningar. Liksom regeringen menar utskottet därför att en adekvat planering av försörjning av infrastruktur i form av omlastningsterminaler, som tar hänsyn till olika regioners geografiska och ekonomiska förutsättningar, bäst kan göras av medlemsstaterna själva. Vidare har utskottet betänkligheter gentemot den föreslagna åtgärdens proportionalitet. Utskottet ställer sig tveksamt till kommissionens bedömning om att kostnaderna för medlemsstaterna, företag och enskilda är begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna. Snarare befarar utskottet att det föreslagna kravet på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler, såsom det nu är formulerat, skulle kunna medföra omotiverat stora kostnader som inte motsvarar nyttan med åtgärden. För en vidsträckt medlemsstat som Sverige riskerar detta strikta krav att medföra kostnader för infrastrukturinvesteringar som är allt för långtgående i förhållande till direktivets målsättning om att främja en överflyttning av godstransporter från väg till mer miljövänliga trafikslag. Mot denna bakgrund anser utskottet att det

föreslagna kravet på terminaltäthet inte är förenligt med det proportionalitetskriterium som innefattas i subsidiaritetsprövningen.

Sammanfattningsvis anser utskottet att delförslaget om krav på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler strider mot subsidiaritetsprincipen. Därför föreslår utskottet att riksdagen lämnar ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som anges i bilaga 2.

# Reservation

## **Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som framgår av utskottets förslag i bilaga 3.

### *Ställningstagande*

Sverigedemokraterna instämmer i regeringens mening att en utveckling mot kombinerade transporter är önskvärd, både ur ett miljöperspektiv och för att minska belastningen på vårt ansträngda vägnät. Däremot anser Sverigedemokraterna att det är något som varje medlemsstat, i den mån detta är ett problem och man anser det vara miljömässigt motiverat, bör få bestämma om själv. Bland annat skiljer sig förutsättningar för överflyttning mellan transportslagen betydligt mellan medlemsstaterna; vissa medlemsstater har en underutnyttjad sjöfart med överbelastat vägnät, medan det i andra medlemsstater kan vara tvärtom eller rent av inget problem över huvud taget.

Sverigedemokraterna instämmer i regeringens kritik mot ett strikt krav på ett maximalt avstånd mellan kombiterminaler, men tycker inte att regeringen går tillräckligt långt i kritiken; det är uppenbart att EU inte förstår den påverkan ett sådant förslag skulle få på ett stort men glesbefolkat land som Sverige.

Sverigedemokraterna anser därför, med hänvisning till ovan, att förslaget strider mot såväl subsidiaritets- som proportionalitetsprincipen. Vi föreslår därför att riksdagen lämnar ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som framgår av bilaga 3.

BILAGA 1

## Förteckning över prövade förslag

*Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (KOM(2017) 648).*

BILAGA 2

## Motiverat yttrande från Sveriges riksdag

Inledningsvis välkomnar riksdagen kommissionens översyn av den befintliga vägtransportlagstiftningen inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet, där kommissionens förslag till direktiv om ändring av kombidirektivet ingår. Riksdagen har tidigare konstaterat att det i nuläget finns betydande problem inom vägtransportområdet som medför att den svenska åkerinäringens konkurrenskraft försvagas. En väl fungerande inre marknad med sunda och likvärdiga konkurrensvillkor mellan EU:s medlemsstater, där alla följer de gemensamma reglerna, är därför viktigt. Eftersom många av de förslag som har presenterats inom ramen för mobilitetspaketet är nära sammankopplade anser riksdagen att det är önskvärt att beslut om förslagen, så långt som det är möjligt, fattas samlat. I sammanhanget kan riksdagen konstatera att bestämmelserna om vägetappen i kombinerade transporter lämpligtvis borde samordnas med bestämmelserna om cabotage som återfinns i kommissionens förslag om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn (KOM(2017) 281). I fråga om kombidirektivet anser riksdagen att det är av stor vikt att främja multimodalitet och en effektiv kombination av olika transportslag för att minska koldioxidutsläpp och luftföroreningar.

Riksdagen gör bedömningen att kommissionens förslag på ett övergripande plan kan anses vara förenligt med subsidiaritetsprincipen. Eftersom bestämmelserna om kombinerade transporter återfinns på unionsnivå kan nödvändiga förändringar som syftar till att öka direktivets ändamålsenlighet och effektivitet inte göras på medlemsstatsnivå. Riksdagen har dock betänkligheter gentemot delar av förslaget, närmare bestämt den nuvarande formuleringen om krav på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler i artikel 6.4. Enligt kommissionen bör prioritet, i fråga om obligatoriska ekonomiska stödåtgärder, ges åt att säkerställa en balanserad och tillräcklig geografisk spridning av lämpliga anläggningar, särskilt i det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät, så att ingen avsändnings- eller mottagningsplats i unionen ligger längre än 150 km från en omlastningsterminal för kombinerad transport.

Riksdagen delar kommissionens uppfattning om att det är viktigt att kombinerade transporter främjas genom att fler omlastningsterminaler byggs eller tillgängliggörs för transportföretag men motsätter sig likväl ett strikt krav på maximalt avstånd mellan terminaler. Riksdagen påminner om att terminaltäthet i mångt och mycket är en fråga om nationell infrastrukturplanering, och att även om ett EU-perspektiv bör beaktas i denna planering så måste varje medlemsstat ha möjlighet att vidta åtgärder utifrån specifika nationella förutsättningar. Liksom regeringen menar riksdagen därför att en adekvat planering av försörjning av infrastruktur i form av omlastningsterminaler, som tar hänsyn till olika regioners geografiska och

ekonomiska förutsättningar, bäst kan göras av medlemsstaterna själva. Vidare har riksdagen betänkligheter gentemot den föreslagna åtgärdens proportionalitet. Utskottet ställer sig tveksamt till kommissionens bedömning om att kostnaderna för medlemsstaterna, företag och enskilda är begränsade i förhållande till de potentiella vinsterna. Snarare befarar riksdagen att det föreslagna kravet på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler, såsom det nu är formulerat, skulle kunna medföra omotiverat stora kostnader som inte motsvarar nyttan med åtgärden. För en vidsträckt medlemsstat som Sverige riskerar detta strikta krav att medföra kostnader för infrastrukturinvesteringar som är alltför långtgående i förhållande till direktivets målsättning om att främja en överflyttning av godstransporter från väg till mer miljövänliga trafikslag. Mot denna bakgrund anser riksdagen att det föreslagna kravet på terminaltäthet inte är förenligt med det proportionalitetskriterium som innefattas i subsidiaritetsprövningen.

Sammanfattningsvis anser riksdagen att nämnda delförslag om krav på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler strider mot subsidiaritetsprincipen.

BILAGA 3

## Reservanternas förslag till motiverat yttrande från Sveriges riksdag

Riksdagen instämmer i regeringens mening att en utveckling mot kombinerade transporter är önskvärd, både ur ett miljöperspektiv och för att minska belastningen på vårt ansträngda vägnät. Däremot anser riksdagen att det är något som varje medlemsstat, i den mån detta är ett problem och man anser det vara miljömässigt motiverat, bör få bestämma om själv. Bland annat skiljer sig förutsättningar för överflyttning mellan transportslagen betydligt mellan medlemsländerna; vissa medlemsstater har en underutnyttjad sjöfart med överbelastat vägnät, medan det i andra medlemsstater kan vara tvärtom eller rent av inget problem över huvud taget.

Riksdagen instämmer i regeringens kritik mot ett strikt krav på ett maximalt avstånd mellan kombiterminaler, men tycker inte att regeringen går tillräckligt långt i kritiken; det är uppenbart att EU inte förstår den påverkan ett sådant förslag skulle få på ett stort men glesbefolkat land som Sverige.

Riksdagen anser därför, med hänvisning till ovan, att förslaget strider mot såväl subsidiaritets- som proportionalitetsprincipen.