

Trafikutskottets yttrande 2018/19:TU1y

Uppföljning av riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen

Till konstitutionsutskottet

Konstitutionsutskottet beslutade den 4 oktober 2018 att ge övriga utskott tillfälle att senast den 22 november yttra sig över de iakttagelser om riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen som redovisas i en promemoria utarbetad inom utskottet. Konstitutionsutskottets uppföljning omfattar i huvudsak de subsidiaritetsprövningar som genomfördes i riksdagen under perioden den 1 januari–31 december 2017. Trafikutskottets yttrande har sin utgångspunkt i de 15 subsidiaritetsprövningar som utskottet genomförde under denna period.

Utskottets överväganden

Bakgrund

Sedan Lissabonfördraget trädde i kraft den 1 december 2009 har riksdagen enligt 9 kap. 20 § riksdagsordningen (RO) i uppgift att pröva om ett utkast till lagstiftningsakt strider mot subsidiaritetsprincipen. Enligt 7 kap. 8 § RO ska konstitutionsutskottet följa riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen och en gång om året meddela kammaren sina iakttagelser.

Vid sammanträdet den 4 oktober 2018 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott tillfälle att senast den 22 november yttra sig över iakttagelser i den promemoria som upprättats inom utskottet. Promemorian omfattar de subsidiaritetsprövningar som genomfördes i riksdagen under perioden den 1 januari–31 december 2017. Inget hindrar dock utskotten från att i sina yttranden, om de så önskar, även ta upp subsidiaritetsprövningar som har genomförts senare. I promemorian uppmärksammas även det samlade utfallet av tidigare subsidiaritetsprövningar. Konstitutionsutskottet önskar särskilt följande redogörelser och bedömningar:

1. En kommentar om det samlade utfallet av genomförda subsidiaritetsprövningar på olika politikområden under 2017 jämfört med 2016 samt sedan Lissabonfördragets ikraftträdande.
2. En samlad bedömning av i vilken utsträckning utrymmet för nationella åtgärder på olika politikområden inom utskottets beredningsområde minskat till följd av utkast till lagstiftningsakter från EU som subsidiaritetsprövats av utskottet sedan Lissabonfördraget trädde i kraft samt hur den sammantagna utvecklingen på olika politikområden förhåller sig till upprätthållandet av subsidiaritetsprincipen.
3. En kommentar till kommissionens motiveringar avseende subsidiaritetsprincipen.
4. En kommentar om i vilken utsträckning utskottet använder sig av IPEX¹ eller kontakter med riksdagens representant vid EU:s institutioner för inhämtande och utlämnande av information.
5. Kommentarer i övrigt om hur utskottet anser att subsidiaritetsprövningarna fungerar och eventuella förslag eller önskemål till förbättringar.

¹ IPEX (Interparliamentary EU Information Exchange) är en databas som möjliggör utbyte av information om beredningen av EU-dokument i nationella parlament och i Europaparlamentet.

Trafikutskottets subsidiaritetsprövningar 2017

Trafikutskottet subsidiaritetsprövade följande 15 utkast till lagstiftningsakter under 2017²:

- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhållande av lufttrafik i gemenskapen, COM(2016) 818
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om respekt för privatlivet och skydd av personuppgifter i samband med elektronisk kommunikation och om upphävande av direktiv 2002/58/EG (förordning om integritet och elektronisk kommunikation), COM(2017) 10
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort, COM(2017) 47
- Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av direktiv 2010/40/EU vad gäller perioden för antagande av delegerade akter, COM(2017) 136
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, COM(2017) 275
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare, COM(2017) 277
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsyns krav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn, COM(2017) 278
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, COM(2017) 279
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (omarbetning) (Text av betydelse för EES), COM(2017) 280

² I konstitutionsutskottets promemoria anges att trafikutskottet subsidiaritetsprövade 14 utkast till lagstiftningsakter under 2017, detta då subsidiaritetsprövningen av kommissionens utkast till direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, COM(2017) 648, formellt avslutades i januari 2018 i och med kammarens beslut. Utskottets subsidiaritetsprövning avslutades dock i december 2017 i samband med att utskottet justerade utl. 2017/18:TU8.

- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn, COM(2017) 281
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, COM(2017) 282
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om skydd av konkurrensen inom luftfarten, och om upphävande av förordning (EG) nr 868/2004, COM(2017) 289
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss, COM(2017) 647
- 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, COM(2017) 648
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, COM(2017) 653.

Utskottets ställningstagande

Konstitutionsutskottets uppföljning gör det möjligt för riksdagen att försäkra sig om att subsidiaritetsprincipen tillämpas på ett korrekt sätt och att besluten fattas på rätt nivå. Utskottet välkomnar detta. Nedan följer utskottets kommentarer och bedömningar med anledning av konstitutionsutskottets frågor.

Kommentarer om det samlade utfallet av genomförda subsidiaritetsprövningar på olika politikområden under 2017 jämfört med 2016 samt sedan Lissabonfördragets ikraftträdande

Under 2017 genomförde utskottet 15 subsidiaritetsprövningar, och var tillsammans med finansutskottet det av riksdagens utskott som prövade näst flest utkast till lagstiftningsakter. Utskottet lämnade ett utlåtande med motiverat yttrande över kommissionens utkast till direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, COM(2017) 648. I utlåtandet (utl. 2017/18:TU8) motsatte sig utskottet kommissionens krav på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler. Utskottet anförde 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 befarade utskottet att kravet på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler riskerade att medföra kostnader för infrastrukturinvesteringar som var alltför långtgående i förhållande till

direktivets målsättning om att främja en överflyttning av godstransporter från väg till mer miljövänliga trafikslag. I övrigt ansåg utskottet inte att något utkast stred mot subsidiaritetsprincipen.

Under 2016 genomförde utskottet 15 subsidiaritetsprövningar och lämnade två utlåtanden med motiverade yttranden. Trafikutskottet var därmed återigen det av riksdagens utskott som prövade näst flest utkast till lagstiftningsakter.

Sedan Lissabonfördraget trädde i kraft den 1 december 2009 t.o.m. den 31 december 2017 har utskottet subsidiaritetsprövat över 90 utkast till lagstiftningsakter, vilket utgör knappt 13 procent av alla utkast. Under nämnda period har utskottet lämnat 8 utlåtanden med motiverade yttranden; endast finansutskottet och skatteutskottet har lämnat fler utlåtanden. Av dessa utlåtanden har fyra rört transportpolitik, tre rört tillnärmning av den lagstiftning som rör den inre marknaden och ytterligare två rört transeuropeiska nätverk (ett av utkasten hade två rättsliga grunder), vilket också är de områden som utskottet har prövat flest utkast till lagstiftningsakter inom.

Liksom i tidigare yttranden till konstitutionsutskottet kan utskottet konstatera att dess beredningsområde präglas av internationellt samarbete. För att lösa gränsöverskridande problem inom beredningsområdet bedöms åtgärder på unionsnivå många gånger vara nödvändiga, vilket resulterar i ett förhållandevis stort antal subsidiaritetsprövningar. Beredningsområdets gränsöverskridande karaktär gör följaktligen att det många gånger är lämpligt att fatta beslut på unionsnivå men att det likväl inte alltid behöver vara så, vilket utskottets åtta utlåtanden med motiverade yttranden illustrerar.

En bedömning av i vilken utsträckning utrymmet för nationella åtgärder på olika politikområden inom utskottets beredningsområde minskat till följd av utkast till lagstiftningsakter från EU samt hur den sammantagna utvecklingen på olika politikområden förhåller sig till upprätthållandet av subsidiaritetsprincipen

Frågan om i vilken utsträckning utrymmet för nationella åtgärder har minskat till följd av utkast till lagstiftningsakter från EU är svårbedömbart. Utskottet kan inledningsvis konstatera att dess beredningsområde i stor utsträckning förutsätter överstatliga regleringar eftersom det finns gränsöverskridande inslag inom både transport- och telekomområdet. EU har därför getts betydande beslutskompetens inom området, och i takt med att rättsakter har beslutats av Europaparlamentet och rådet har medlemsstaternas rätt att lagstifta på ett sätt som står i strid med eller kan påverka den gemensamma rättsaktens tillämpning därmed upphört. Utrymmet för nationell lagstiftning inom utskottets beredningsområde är således till viss del redan upptaget eller in-tecknat och har varit så en längre tid.

En genomgång visar att samtliga utkast till lagstiftningsakter som utskottet subsidiaritetsprövat under 2017, undantaget utkastet till förordning om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och

bränsleförbrukning (COM(2017) 279), har rört frågor där det redan finns lagstiftning på unionsnivå. Det har t.ex. varit fråga om upphävande, ändring och omarbetning av befintlig lagstiftning, dvs. vad kommissionen benämner som förenklingsinitiativ. Utskottet kan därmed konstatera att utrymmet för nationella åtgärder till viss del redan varit begränsat eftersom EU har utövat sin befogenhet i ett tidigare skede.

Merparten av de utkast som utskottet subsidiaritetsprövade under 2017 har presenterats inom ramen för kommissionens Refit program. Programmet innebär att kommissionen gör en översyn och identifierar belastningar, inkonsekvenser, brister och ineffektiva åtgärder i rådande lagstiftning. Översynen ligger sedan till grund för nya initiativ med syfte att göra lagstiftningen enkel, tydlig och lättförståelig, samt med minsta möjliga börda för berörda. Eftersom förslag av denna typ i huvudsak innebär en förenkling och rationalisering av EU:s befintliga regelverk torde de ha en begränsad påverkan på utrymmet för nationella åtgärder, eventuellt till och med öka handlingsutrymmet genom att minska den administrativa bördan. Utskottet påminner dock om att även Refit initiativ kan innebära mer omfattande ändringar, såsom utökad tillämpningsområde, och därmed minskat nationellt handlingsutrymme.

Sju av de utkast till lagstiftningsakter som utskottet subsidiaritetsprövade under 2017 var utkast till förordningar, sju var utkast till direktiv och ett var utkast till beslut. Utskottet har tidigare uppmärksammat att förordningar är direkt tillämpliga i nationell lagstiftning och därmed verkar inskränkande på medlemsstaternas utrymme för nationella åtgärder. Direktiv å andra sidan fastställer vilka mål som ska uppnås men lämnar åt medlemsstaterna att avgöra exakt hur.

I nio utkast till lagstiftningsakter som utskottet subsidiaritetsprövade under 2017 föreslogs att kommissionen skulle ges befogenhet att anta delegerade akter, dvs. komplettera eller göra tillägg till icke väsentliga delar av lagstiftningsakter. Utrymmet för nationella åtgärder minskar därmed per definition. Utskottet har tidigare angett att det är relativt svårt att få en överblick över de delegerade akter som antagits inom utskottets beredningsområde. Utskottet välkomnar därmed att EU-institutionerna i december 2017 upprättade ett register över delegerade akter i syfte att öka öppenheten, underlätta planeringen och möjliggöra spårbarhet i de olika skedena av en delegerad akts livscykel.

Även om det nationella handlingsutrymmet oundvikligen minskar till följd av att gemensamma EU-bestämmelser införs har utskottet, under den aktuella perioden, men även tidigare, gjort bedömningen att merparten av kommissionens utkast till lagstiftningsakter har varit förenliga med subsidiaritetsprincipen. Vidare har utskottet vid ett flertal tillfällen efterfrågat och välkomnat EU-åtgärder, senast kommissionens översyn av EU:s befintliga vägtransportlagstiftning inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet (yttr. 2017/18:TU6y).

En kommentar till kommissionens motiveringar avseende subsidiaritetsprincipen

Samtliga utkast till lagstiftningsakter som utskottet subsidiaritetsprövade 2017 innehåller en motivering vad gäller subsidiaritetsprincipen. Utskottet noterar emellertid att i utkastet till förordning om ändring av förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (COM(2016) 818) är kommissionens motivering mycket kortfattad, nämligen ”ändringen av förordningen är det enda befintliga instrument som är tillgängligt för att ta hand om den aktuella frågan”. I övrigt kan utskottet konstatera att kommissionens motiveringar skiljer sig åt till omfattning och innehåll. Kommissionen anpassar i regel sin subsidiaritetsmotivering till det specifika utkastet, även om viss argumentation, t.ex. om frågornas gränsöverskridande karaktär, av naturliga skäl återkommer. Vidare underbygger kommissionen i regel sina motiveringar avseende subsidiaritetsprincipen med en konsekvensanalys, vilket utskottet tidigare påtalat vikten av.

Utskottet har vid upprepade tillfällen betonat att det organ som utreder och lägger fram ett utkast till lagstiftningsakt också bör lämna en tillfredsställande motivering till sitt beslut. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det har tagit fasta på konstitutionsutskottets tidigare uttalanden om att ett visst mått av proportionalitetsbedömning kan anses ingå inom ramen för subsidiaritetsprövningen. Det är därför viktigt för utskottets prövning att kommissionen även motiverar varför den föreslagna åtgärden inte anses gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen, t.ex. genom att redogöra för vilka kostnader som utkastet medför och hur dessa kostnader står i proportion till de mål som ska uppnås. I sammanhanget kan utskottet konstatera att kommissionens vice ordförande Frans Timmermans arbetsgrupp för subsidiaritet, proportionalitet och att ”göra mindre men göra det mer effektivt” i sin slutrapport förslog en s.k. schematisk modell för gemensam bedömning av subsidiaritet och proportionalitet genom hela den politiska processen. Modellen bygger på de kriterier som anges i det protokoll om subsidiaritet och proportionalitet som ursprungligen åtföljde Amsterdamfördraget. I meddelandet En starkare roll för subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna i EU:s beslutsfattande (COM(2018) 703) anger kommissionen att den har för avsikt att utgå från nämnda modell framöver. Utskottet noterar detta och ser med tillförsikt fram emot att det nya förfarandet kan leda till mer ingående motiveringar från kommissionens sida av hur ett initiativ svarar mot principerna om subsidiaritet och proportionalitet.

Vad gäller motiveringar och bedömningar i övrigt har utskottet tidigare påpekat att regeringen inte innefattar någon proportionalitetsbedömning i de promemorior som tas fram som svar på utskottets begäran om regeringens bedömning av tillämpningen av subsidiaritetsprincipen. Detta försvårar i förekommande fall för utskottets prövning eftersom utskottet i viss utsträckning gör en proportionalitetsbedömning inom ramen för sin subsidiaritetsprövning. Utskottet har tidigare framfört att regeringens bedömning är av stor vikt för utskottet, inte minst eftersom regeringen är det

organ som förhandlar om förslagen i EU och därför många gånger har mer ingående kunskap om det enskilda lagförslaget. Utskottet vill i sammanhanget även framföra att för den händelse det finns ytterligare vägledning från konstitutionsutskottet i frågan om ett visst mått av proportionalitetsbedömning inom ramen för utskottens subsidiaritetsprövning tar utskottet tacksamt emot denna.

En kommentar om i vilken utsträckning utskottet använder sig av IPEX eller kontakter med riksdagens representant vid EU:s institutioner för inhämtande och utlämnande av information

Inför subsidiaritetsärendenas beredning i utskottet använder sig utskottets kansli av IPEX för att få en överblick över subsidiaritetsprövningar i andra nationella parlament, främst i fråga om vilka parlament som genomför en prövning samt var i prövningen de befinner sig. Utskottet noterar återigen att alla parlament inte är konsekventa i hur de använder IPEX, vilket leder till att den information som finns tillgänglig på webbplatsen i många fall är ofullständig. Vidare finns relevant information oftast inte tillgänglig förrän subsidiaritetsprövningen är inne i ett sent skede, alternativt redan avslutad. Utskottet har tidigare påpekat att IPEX användbarhet även begränsas av att de dokument som publiceras i databasen ofta är på originalspråk, och att det därmed är viktigt med den ”artighetsöversättning” som vissa parlament, däribland riksdagen, bifogar till det motiverade yttrandet. Utskottet menar alltså att IPEX användbarhet kan förbättras t.ex. i fråga om en mer konsekvent tillämpning av vilken information som läggs in i systemet, i vilket skede och på vilket språk. Utskottet noterar likväl med tillförsikt att riksdagen sedan våren 2017 har en ledamot i IPEX styrelse och på så sätt deltar aktivt i IPEX utvecklingsarbete.

Utskottets kansli har löpande kontakt med riksdagens representant vid EU:s institutioner och utskottet bedömer att kontakten fungerar mycket väl. Liksom under föregående år har riksdagens representant bevakat ett antal frågor å utskottet vägnar (i huvudsak det s.k. mobilitetspaketet) och informerat om ärendegången i EU:s institutioner och i andra nationella parlament. Utskottets kansli informerade i sin tur riksdagens representant i samband med att utskottet justerade sitt utlåtande med motiverat yttrande i december 2017.

Kommentarer i övrigt om hur utskottet anser att subsidiaritetsprövningarna fungerar och eventuella förslag eller önskemål till förbättringar

Liksom i föregående års yttrande vill utskottet framhålla att tidsfristen för subsidiaritetsprövningarna ibland upplevs som knapp. I sammanhanget kan nämnas att de förslag som utskottet subsidiaritetsprövar ofta är tekniska till sin natur och i vissa fall relativt svårtillgängliga. Vidare noterar utskottet att kommissionen tenderar att presentera flera utkast till lagstiftningsakter i

omfattande paket. Detta innebär att utskottet i förekommande fall har att hantera ett flertal subsidiaritetsprövningar samtidigt, vilket i vissa fall kan påverka de praktiska möjligheterna att hinna fördjupa sig i de enskilda ärendena inom givna tidsramar. Under 2017 och 2018 presenterade kommissionen tre sådana paket inom trafikutskottets beredningsområde (del 1, 2, 3 av mobilitetspaketet); samtliga paket presenterades dessutom i anslutning till kammarens sommar- respektive jul- och nyårsuppehåll. Utskottet har tidigare framfört att subsidiaritetsärenden som prövas i samband med kammarens sommaruppehåll är mer utmanande för utskottet att hantera. Dessa prövningar innebär i regel att utskottet tvingas frångå sin ordinarie beredningsprocess. Under subsidiaritetsprövningarna sommaren 2018 var utskottet exempelvis nödgat att inhämta regeringens bedömning av subsidiaritetsprincipens tillämpning för ett flertal utkast till lagstiftningsakter innan utkasterna fanns på svenska eller hade hänvisats till utskottet, för att på så vis säkerställa att en eventuell riksdagsbehandling skulle hinnas med innan kammarens sommaruppehåll. Vidare behövde utskottet fatta villkorade beslut i två ärenden, dvs. utskottet avgjorde ärendena innan de hade väckts under förutsättning att de framöver skulle hänvisas till utskottet för subsidiaritetsprövning. Subsidiaritetsprövningar under sommaren sätter därmed extra fokus på planeringsaspekter, liksom väl fungerande rutiner för underhandskontakter mellan utskottets ledamöter och tjänstemän. Utskottet kan i sammanhanget även konstatera att Regeringskansliets möjlighet att bistå med underlag är mer ansträngd under sommaren. Det är angeläget för utskottet att ta del av regeringens bedömning av subsidiaritetsprincipens tillämpning; under 2017 fanns regeringens subsidiaritetsbedömning tillgänglig när utskottet fattade beslut i samtliga subsidiaritetsprövningar. Utskottet har dock mest nytta av regeringens bedömning när den lämnas i ett tidigt skede i beredningen, och utskottet därmed i högre utsträckning hinner beakta denna inför det egna ställningstagandet. Detta är dessvärre inte alltid fallet på grund av de snäva tidsfristerna, i synnerhet inte vid subsidiaritetsprövningar under sommaren. Utskottet noterar i sammanhanget att kommissionens arbetsgrupp för subsidiaritet, proportionalitet och ”göra mindre, mer effektivt” i sin slutrapport rekommenderade kommissionen att vara flexibel i sin tolkning av den fördragsgrundade tidsfristen på åtta veckor och ta hänsyn till vanliga ledighetsperioder. Vidare rekommenderade arbetsgruppen att protokoll nr 2 till fördragen vid tillfälle bör revideras för att se till att de nationella parlamenten får tolv veckor på sig att utarbeta och lämna sina motiverade yttranden och utförligt framföra sina synpunkter. I meddelandet En starkare roll för subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna i EU:s beslutsfattande (COM(2018) 703) anger kommissionen att den anser att perioden över jul och nyår inte bör innefattas i tidsfristen och att den har för avsikt att ta upp frågan med Europaparlamentet och rådet. Utskottet välkomnar att tidsfristen för subsidiaritetsprövningarna är uppe för diskussion i EU-institutionerna och påminner om att utskottet i tidigare sammanhang har framfört att de korta ledtiderna försvårar möjligheterna till en god parlamentarisk förankring.

Mot bakgrund av att utskottets subsidiaritetsprövningar ofta sker under tidspress är det viktigt med god framförhållning i fråga om planering. Utskottets subsidiaritetsprövningar underlättas därmed betydligt om kommissionen tillhandahåller tidig, pålitlig och detaljerad information om planeringen för varje enskilt initiativ. Utskottets erfarenhet är dock att informationen i kommissionens arbetsprogram, färdplaner samt sammanträdesplan inte är helt tillförlitlig. Vidare konstaterar utskottet att kommissionen inte brukar presentera någon plan för översättningsarbetet trots att det är av stor vikt för nationella parlament. Vid utskottets subsidiaritetsprövningar sommaren 2017 och 2018 försvårades utskottets planering av kommissionens bristande information om översättningsarbetet; i flera ärenden var det länge osäkert när tidsfristen skulle börja löpa och därmed om den skulle gå ut i juli eller augusti. Eftersom perioden 1–31 augusti inte innefattas i tidsfristen blir det stor skillnad för beredningen av ett ärende om tidsfristen går ut den 31 juli eller 1 augusti.

Givet att utskottet under de senaste åren har genomfört ett stort antal subsidiaritetsprövningar och därmed ägnat mycket tid åt dessa prövningar är det viktigt att EU-institutionerna beaktar riksdagens eventuella subsidiaritetsinvändningar. Mot denna bakgrund anser utskottet att det är positivt att kommissionen lyfter fram behovet av att stärka tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, som ett led i det mer övergripande arbetet för bättre lagstiftning. Utskottet konstaterar vidare att kommissionen i meddelandet En starkare roll för subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna i EU:s beslutsfattande (COM(2018) 703) anger att den framöver kommer att ge mer synlighet åt de nationella parlamentens synpunkter, t.ex. genom att presentera ett samlat svar i de fall ett betydande antal nationella parlament avgett motiverade yttranden även om tröskeln för ett gult kort inte har nåtts. Utskottet noterar i sammanhanget även att den parlamentariska EU-kommittén i sitt slutbetänkande framförde att riksdagens prövning av subsidiaritetsprincipens tillämpning i utkast till lagstiftningsakter är meningsfull och ändamålsenlig och sannolikt bidrar till att subsidiaritetsprincipen hålls aktuell i alla EU-institutioners verksamhet (2017/18:URF1).

Stockholm den 13 november 2018

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Anna-Caren Säterberg (S), Jessica Rosencrantz (M), Jasenko Omanovic (S), Edward Riedl (M), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Sten Bergheden (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Magnus Jacobsson (KD), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP) och Anders Hansson (M).