



## Uppföljning av riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen

---

### Till konstitutionsutskottet

Vid sitt sammanträde den 18 oktober 2011 beslutade konstitutionsutskottet att bereda övriga utskott tillfälle att senast den 22 november 2011 ge de eventuella kommentarer som respektive utskott anser sig ha till de iakttagelser som redovisats i en promemoria som utarbetats inom konstitutionsutskottets kansli. Vidare önskar konstitutionsutskottet att vissa angivna frågor besvaras respektive kommenteras. Konstitutionsutskottets uppföljning under riksmötet 2011/12 omfattar de subsidiaritetsprövningar som har genomförts i riksdagen under tiden den 1 juli–31 december 2010.

Trafikutskottet välkomnar att en uppföljning görs av subsidiaritetsprincipens tillämpning och framhåller att tyngdpunkten – efter hittillsvarande inledningsskede – i än högre grad bör kunna läggas på själva utfallen och graden av måluppfyllelse för att trygga att subsidiaritetsprincipen inte överträds i den fortsatta utvecklingen av EU-samarbetet.

# Utskottets överväganden

## **Inledning**

Den period som nu är föremål för konstitutionsutskottets uppföljning omfattar tiden den 1 juli–31 december 2010. Antalet subsidiaritetsprövningar som trafikutskottet har genomfört under denna period uppgår enligt konstitutionsutskottets promemoria till tio, nämligen följande:

- KOM(2010) 395 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om tygodkännande av jordbruks- och skogsbruksfordon
- KOM(2010) 471 Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om inrättande av det första programmet för radiospektrumpolitik
- KOM(2010) 475 Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)
- KOM(2010) 494 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av ett program för att stödja den fortsatta utvecklingen av en integrerad havspolitik
- KOM(2010) 520 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 460/2004 om inrättandet av den europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet
- KOM(2010) 521 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet (Enisa)
- KOM(2010) 542 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar
- KOM(2010) 505 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om statistikrapportering om varutransporter på väg (omarbetning).
- KOM(2010) 550 Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om närmare föreskrifter för den offentliga reglerade tjänst (PRS) som erbjuds via det globala satellitnavigeringssystem via satellit som upprättats genom Galileoprogrammet
- KOM(2010) 611 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå.

## **Trafikutskottets ställningstagande**

### *Övergripande bedömning*

Trafikutskottet vill inledningsvis lyfta fram att utskottets beredningsområde inom såväl transportområdet som tele- och it-områdena är starkt internationellt präglat. För utvecklingen av den internationella samfärdseln och de

internationella kommunikationssystemen har också viktiga delar av regelverken sedan länge lagts fast i olika internationella forum. Det har gällt tekniska standarder och krav men även utformningen av olika trafik- och regleringsfrågor. Det rättsliga regelverket inom EU har mot denna bakgrund tillerkänt unionen en betydande beslutskapacitet inom transportområdet, vilket till stora delar även gäller inom post-, tele- och it-områdena. Utskottet anser denna ordning naturlig och konstaterar att de internationella transporterernas och kommunikationerna växande roll i en globaliserad värld förstärker betydelsen av att viktiga delar av det övergripande regelverket inom beredningsområdet lämpligen läggs fast på EU-nivån. Inte minst målet om ett hållbart transportsystem för att bemästra miljömässiga gränsöverskridande konsekvenser talar för att en bred internationell samsyn bör råda när det gäller transportsystemets fortsatta utveckling.

Det betyder också – enligt den transportpolitik som under åren har utformats i riksdagen i bred parlamentarisk samsyn – att trafikbeslut ska fattas så nära medborgarna och företagen som möjligt. Det betyder exempelvis att resenärer och transportkunder själva bör få ett stort inflytande på sina transportval. Samtidigt bör administrativa beslut i så stor utsträckning som möjligt fattas decentraliserat, dvs. på kommunal eller regional nivå. Trafikutskottet anser mot denna bakgrund att det är viktigt med fortlöpande uppföljning så att inte subsidiaritetsprincipen överträds i den fortsatta utvecklingen av EU-samarbetet inom utskottets beredningsområde. Detta är en utgångspunkt som utskottet också varit tydligt med att framföra tidigare i de utlåtanden om EU-kommissionens grön- och vitböcker på transportområdet som riksdagen antagit men också i samband med överläggningar med företrädare för regeringen. Utskottet välkomnar därför konstitutionsutskottets ansats att på ett övergripande sätt följa upp riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen.

Trafikutskottet konstaterar att konstitutionsutskottets uppföljning, vilket också nämns i promemorian, innefattar såväl en formell del som en del som gäller utfallen av de genomförda subsidiaritetskontrollerna. Trafikutskottet, som bedömer att båda inriktningarna är angelägna, anser att tyngdpunkten efter hittillsvarande inledningsskede i än högre grad bör kunna läggas på själva utfallen och graden av måluppfyllelse. Det kan också vara av intresse med en generell återrapportering om hur andra nationella parlament har bedömt tillämpningen av subsidiaritetsprincipen i viktigare lagstiftningsärenden.

### *Kommentarer till vissa iakttagelser och frågor*

Som beskrivits i konstitutionsutskottets promemoria har trafikutskottet i några fall tillämpat en slags *förenklad behandling* av subsidiaritetsärenden i de fall ett utkast bedöms vara så okontroversiellt att någon djupare analys inte kan anses motiverad. För dessa typer av ärenden görs en sammanställning av berörda EU-dokument med sammanfattning och särskilda kommentarer med anledning av subsidiaritetsprövningen. Ett exempel är

kodifiering av befintliga lagstiftningsakter. För att inte skapa onödig byråkrati kan det även i de fall utkast rör andra enklare frågor, t.ex. tekniska föreskrifter för vissa typer av transportfordon och dess utrustning, vara befogat med en sådan behandling. Av de tio utkast till lagstiftningsakter som utskottet har behandlat under den studerade perioden har sex behandlats enligt den förenklade metoden. Enligt trafikutskottets hittillsvarande erfarenhet är den hanteringen ändamålsenlig, och den kommer att tillämpas även i fortsättningen. För utkast till rättsakter som inte bedöms som helt okontroversiella tillämpas däremot den s.k. tvåstegsmetoden där underlagsmaterial i form av särskilda beredningspromemorior upprättas inför utskottets ärendeberedning.

När det gäller frågorna om *information från regeringen* vill utskottet betona vikten av att utskottet får del av regeringens bedömning i själva subsidiaritetsfrågan på ett så tidigt stadium som möjligt med tanke på åtta-veckorsfristen.

Vidare vill trafikutskottet framhålla det angelägna i att *informationen från kommissionen* utvecklas när det gäller tidpunkten för presentation av utkasten till lagstiftningsförslag. En tidig och tillförlitlig information i detta avseende är av stor betydelse för utskottets verksamhetsplanering.

I fråga om *kontakter av skilda slag* kan trafikutskottet beträffande IPEX, plattformen för interparlamentariskt erfarenhetsutbyte inom EU, konstatera att den hittillsvarande nyttan av IPEX-utbytet för utskottets ärendeberedning varit försumbar. Inte sällan saknas informationen från många medlemsländer vid den tidpunkt som är relevant för utskottets prövning och ställningstagande. Ofta lämnas befintlig information på medlemslandets språk, och i den mån detta inte är något av de s.k. arbetsspråken kan den därmed vara svårtillgänglig. I de subsidiaritetsärenden som behandlats under den nu studerade perioden har inte några direkta kontakter tagits med andra parlament. Som det har nämnts i utskottets förra yttrande till konstitutionsutskottet följer utskottskansliet emellertid löpande den danska EU-Opplysningens webbplats där man många gånger kan finna information av relevans för subsidiaritetsprövningen. Inte heller har utskottet under den studerade perioden kontaktat riksdagens representant i Bryssel i någon subsidiaritetsfråga. I den mån kommissionens motiveringar avseende subsidiaritetsprincipen har saknats eller har formulerats på ett mer schablonmässigt sätt har detta kommenterats i bl.a. promemorior. Några särskilda kontakter med kommissionen i en sådan fråga har inte tagits.

I detta sammanhang vill trafikutskottet peka på behovet ett *löpande centralt stöd till utskotten och deras kanslier* i subsidiaritetsprövningen, inte minst för att söka åstadkomma mer likartade bedömningar av principiellt slag. Ett exempel på detta behov, vilket också har berörts i den remitterade promemorian, gäller förekomsten av utkast som inte var för sig innebär att subsidiaritetsprincipen överträds men som sammantagna kan innebära att den är i fara. På motsvarande sätt kan ett enskilda utkast i ett "paket" bedömas strida mot subsidiaritetsprincipen men kommissionen

hävda att paketet är odelbart. På transportområdet är det inte ovanligt att utkast till lagstiftningsakter presenteras i paketform, t.ex. när det gäller järnvägs- och sjösäkerhetsfrågor.

Stockholm den 22 november 2011

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Leif Jakobsson (S) och Katarina Köhler (S).