

## Trafikutskottets utlåtande 2023/24:TU21

# Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till ändring av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar

---

## Sammanfattning

Utskottet har prövat Europeiska kommissionens förslag till ändrat direktiv om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar. Utskottet anser att åtgärderna i förslaget går utöver vad som är nödvändigt för att nå förslagets mål, i synnerhet när det gäller att ändra direktivets tillämpningsområde från vissa gränsöverskridande inre vattenvägar till samtliga inre vattenvägar i det transeuropeiska transportnätet. Utskottet anser därför att förslaget strider mot proportionalitetsprincipen och att det därmed inte heller är förenligt med subsidiaritetsprincipen i alla delar.

Utskottet föreslår att riksdagen beslutar att lämna ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande enligt lydelsen i bilaga 2.

### *Prövade förslag*

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (COM(2024) 33).

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund .....	4
Subsidiaritetsprincipen i EU-rätten .....	4
Subsidiaritetsprövningen i riksdagen .....	4
Utskottets prövning.....	6
Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till ändring av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar .....	6
Kommissionens förslag .....	6
Regeringskansliets faktapromemoria .....	8
Utskottets ställningstagande.....	9
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	12
<i>Bilaga 2</i>	
Motiverat yttrande från Sveriges riksdag .....	13

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till ändring av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar**

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

Stockholm den 18 april 2024

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Gunilla Svantorp (S), Mattias Ottosson (S), Jimmy Ståhl (SD), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Zara Leghissa (S), Inga-Lill Sjöblom (S) och Johanna Hornberger (M).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Den 26 januari 2024 antog Europeiska kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar i gemenskapen (det s.k. RIS-direktivet). Den svenska språkversionen inkom till riksdagen den 29 februari 2024.

Kammaren hänvisade förslaget till trafikutskottet för subsidiaritetsprövning den 15 mars 2024. Tidsfristen för att lämna ett motiverat yttrande till kommissionen löper ut den 7 maj 2024.

Den 28 februari 2024 lämnade regeringen faktapromemoria 2023/24:FPM42 om förslaget till riksdagen.

I bilaga 1 anges förslaget som prövas. I bilaga 2 finns utskottets förslag till motiverat yttrande.

## Bakgrund

### Subsidiaritetsprincipen i EU-rätten

Enligt artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (FEU) ska subsidiaritetsprincipen gälla på de områden där EU inte har exklusiv befogenhet. Principen innebär att EU ska vidta en åtgärd endast om och i den mån som målen för åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på central, regional eller lokal nivå och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå.

Av protokoll nr 2 till FEU följer att medlemsstaternas nationella parlament kan pröva om utkast till lagstiftningsakter strider mot subsidiaritetsprincipen. Inom åtta veckor från det att förslaget översatts till EU:s officiella språk har de nationella parlamenten möjlighet att lämna ett s.k. motiverat yttrande till ordföranden för kommissionen, rådet och Europaparlamentet. I det motiverade yttrandet ska parlamentet redogöra för skälen till att det aktuella utkastet till lagstiftning inte uppfyller subsidiaritetsprincipen. Om tillräckligt många nationella parlamentet anser att ett förslag strider mot subsidiaritetsprincipen ska kommissionen ompröva förslaget i fråga.

### Subsidiaritetsprövningen i riksdagen

Enligt 9 kap. 20 § riksdagsordningen (RO) ska riksdagen pröva om ett utkast till lagstiftningsakt strider mot subsidiaritetsprincipen. Efter att riksdagen tagit emot ett utkast till lagstiftningsärende hänvisar kammaren utkastet till det utskott vars beredningsområde ärendet gäller. Utskottet ska sedan pröva förslaget.

Om utskottet anser att ett förslag strider mot subsidiaritetsprincipen ska utskottet lämna ett utlåtande till kammaren med förslag till ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande (10 kap. 3 § RO). Utskottet ska också lämna ett utlåtande om minst fem ledamöter av utskottet begär det. I annat fall ska utskottet anmäla till kammaren att utkastet inte strider mot subsidiaritetsprincipen genom ett protokollsutdrag.

Kammaren beslutar om utskottens utlåtanden. Om kammaren bifaller ett utlåtande med ett motiverat yttrande ska Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande meddelas genom en riksdagsskrivelse (11 kap. 21 § andra stycket RO).

Till ledning för utskottens prövning av lagförslag har konstitutionsutskottet gjort vissa uttalanden (bet. 2010/11:KU18 s. 21 och bet. 2023/24:KU5 s. 14). Enligt konstitutionsutskottet innefattar subsidiaritetsprincipen bl.a. ett proportionalitetskriterium, vilket innebär att subsidiaritetsprövningen kan innefatta ett visst mått av proportionalitetsbedömning, dvs. en granskning av om den föreslagna åtgärden går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen. Det är dock inte fråga om renodlade proportionalitetsbedömningar utan om ett proportionalitetstest inom ramen för subsidiaritetsprövningen. Konstitutionsutskottet har i sammanhanget även understrukit att subsidiaritetsprövningen handlar om att avgöra om en åtgärd bör vidtas på medlemsstatsnivå eller på unionsnivå, inte om att framföra synpunkter i sak på den föreslagna åtgärden. Utskottet har även påmint om vikten av att ett motiverat yttrande innehåller ett tydligt formulerat ställningstagande till att ett förslag strider mot subsidiaritetsprincipen.

# Utskottets prövning

## Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till ändring av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar

### Utskottets förslag i korthet

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

### Kommissionens förslag

#### *Bakgrund*

EU:s regelverk om inlandssjöfart består av ett tjugotal förordningar och direktiv. I åtgärdsplanen Naiades III om att stärka EU:s inre vattenvägar aviserade kommissionen sin avsikt att se över direktivet om flodinformationstjänster på inre vattenvägar (det s.k. RIS-direktivet) från 2005.<sup>1</sup> Flodinformationstjänster (River Information Services, RIS) är system och funktioner som används av inlandssjöfarten, i huvudsak prämtrafik på kanaler, floder och sjöar. Det kan t.ex. handla om tjänster för farledsinformation, trafikledning, trafikövervakning och ruttplanering. Hur EU:s medlemsstater ska inrätta RIS och vilka principer de ska följa regleras i RIS-direktivet.

Kommissionen har nyligen låtit utvärdera RIS-direktivet och bl.a. kommit fram till att RIS-tekniken fortfarande inte utnyttjas fullt ut i alla medlemsstater och att det tar lång tid för teknik och standarder att utvecklas.<sup>2</sup> Samtidigt framhåller kommissionen att inre vattenvägars konkurrenskraft har stor potential att utvecklas, inte minst mot bakgrund av klimatmålen i den europeiska gröna given. Kommissionen ser således ett behov av att revidera RIS-direktivet.

#### *Förslaget innehåll*

Kommissionens förslag innebär dels att direktivets tillämpningsområde ändras, dels att nya bestämmelser ska gälla för hur och när RIS-teknik inrättas.

När det gäller tillämpningsområdet innebär förslaget att detta ändras till att omfatta samtliga inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätet, även känt som TEN-T.<sup>3</sup> Reglerna i det nu

<sup>1</sup> COM(2021) 324 s. 11.

<sup>2</sup> Kommissionens arbetsdokument SWD(2021) 50.

<sup>3</sup> Nätet av inre vattenvägar i sin helhet återfinns i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för

gällande direktivet gäller enbart för vissa gränsöverskridande inre vattenvägar, men kommissionen menar att ändringen av tillämpningsområdet till TEN-T kommer att göra RIS tillämpligt på EU:s viktigaste vattenvägar. Kommissionen framhåller i sammanhanget att de flesta resor med fartyg i inlandssjöfart är av internationell karaktär.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna vidare inrätta en gemensam digital plattform där samtliga RIS-tjänster ska utvecklas och tillhandahållas. Plattformen ska vara den huvudsakliga digitala stommen för RIS och både vara en central knutpunkt för informationsutbyte och möjliggöra insamling av statistik om RIS-användningen. Medlemsstaterna bör utse en eller flera behöriga myndigheter med ansvar för driften av RIS-plattformen.

För att förbättra informationsutbytet och multimodaliteten inom transporter på inre vattenvägar innehåller förslaget krav på att RIS-teknik ska samordnas med andra system och plattformar inom transportsektorn. Det handlar bl.a. om systemet för elektronisk godstransportinformation, den europeiska kontaktpunkten för sjöfart och system för hamnsamverkan.<sup>4</sup>

Förslaget innehåller vidare en rad principer och tekniska specifikationer, bl.a. om elektroniska sjökort, fartygsrapportering och meddelanden till befälhavare. Det kan t.ex. handla om att elektroniska sjökort ska omfatta vissa specifika geografiska objekt (farledens avgränsningar, kustanläggningar och fyrar) eller att gränssnitten ska vara användarvänliga (enligt förslagens bilaga II). Vidare ska bl.a. uppgifter om farledsrestriktioner (för fartygens mått), referensuppgifter för vattennivåmätare och öppettider för slussar och broar finnas med i RIS-teknik som används för navigering och ruttplanering (enligt förslagens bilaga I).

Förslaget ska införlivas av medlemsstaterna senast ett år efter att det trätt i kraft.

### *Rättslig grund*

Förslaget grundar sig i artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Artikeln behandlar den gemensamma transportpolitiken och ger unionen behörighet att anta s.k. andra lämpliga bestämmelser om transporter.

Förslaget behandlas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, vilket innebär att rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet och att Europaparlamentet är medbeslutande.

### *Kommissionens subsidiaritets- och proportionalitetsbedömning*

När det gäller förslagens förenlighet med subsidiaritetsprincipen menar kommissionen att åtgärder på EU-nivå behövs för att undvika att olika RIS-

utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation.

tekniker tillämpas på olika sätt i Europa, vilket riskerar att leda till regional fragmentering som skulle hindra den gemensamma marknaden. Kommissionen framhåller vidare att enbart medlemsstater med vattenvägar inom TEN-T påverkas av direktivet. Kommissionen skriver:

Behovet av EU-åtgärder erkändes när RIS-direktivet antogs, då RIS utvecklades i olika takt, med olika teknik och tillämpningar i hela Europa, vilket skapade hinder för resor mellan länder. Utan EU-åtgärder skulle det därför sannolikt finnas skillnader i nivån på och arten av tillhandahållandet av RIS mellan medlemsstaterna, eller i strategierna för initiativ på regional nivå eller flodnivå (dvs. flodkommissionsnivå). Detta skulle i sin tur sannolikt leda till regional fragmentering, eftersom varje flodkommission skulle inrikta sig på att tillämpa sina egna lösningar och därmed skapa hinder för den gemensamma marknaden, vilket skulle utgöra ett steg tillbaka i fråga om harmonisering på korridor nivå.

De medlemsstater som påverkas direkt är de som omfattas av direktivets tillämpningsområde, närmare bestämt medlemsstater med farbara vattenvägar av betydelse för TEN-T.

När det gäller förslagets proportionalitet menar kommissionen att förslaget är proportionerligt i förhållande till målen om att uppdatera regelverket. Kommissionen framhåller bl.a. att förslaget inte innebär några kostnader för företag och att merkostnaderna för de nationella förvaltningarna är begränsade. Kommissionen anför:

Förslaget har utarbetats till följd av resultaten av den utvärdering som nämns nedan. Kommissionen har också gjort en konsekvensbedömning för att identifiera, bedöma och utvärdera alternativa åtgärder för att uppnå samma mål.

Syftet med förslaget är att uppdatera ramen för tillhandahållandet av RIS. Detta kommer att uppnås genom att man i) förbättrar harmoniseringen och införandet av tekniska specifikationer, ii) underlättar och utvidgar utbytet av RIS-information mellan användare, och iii) fokuserar direktivets tillämpningsområde på farbara vattenvägar av betydelse för TEN-T.

Förslaget innebär inga kostnader för företagen, medan merkostnaderna för de nationella förvaltningarna verkar begränsade, särskilt i jämförelse med fördelarna med minskade bördor för fartygsoperatörerna och de positiva effekterna av den förväntade trafikomställningen.

## **Regeringskansliets faktapromemoria**

I faktapromemoria 2023/24:FPM42 redogör regeringen för sin syn på huvudragen i förslaget.

### *Förslagets effekt på gällande svenska regler*

Regeringen framhåller inledningsvis att Sverige under 2014 införde de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. Den utredning som föregick införandet (SOU 2011:4 Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt) berörde RIS-direktivet särskilt. Utredningen ansåg att det inte fanns några skäl för



Sverige att genomföra direktivet, bl.a. eftersom direktivet enbart berör medlemsstater med inre vattenvägar som är förbundna med en inre vattenväg i en annan medlemsstat. Några sådana finns inte i Sverige.

Regeringen bedömer att kommissionens förslag till revidering av direktivet och det ändrade tillämpningsområdet till inre vattenvägar i TEN-T innebär att Sverige skulle tvingas genomföra direktivet. I Sverige återfinns Mälaren med vissa hamnar, Stockholms hamn, Vänern, Göta älv och Göteborgs hamn på TEN-T-kartorna. Regeringen framhåller att det skulle få oproportionerliga ekonomiska följder för Sverige att behöva genomföra RIS-direktivet från grunden, bl.a. eftersom Sverige redan har olika typer av motsvarande trafikledningssystem på plats.

Enligt regeringen är det svårt att bedöma de sammanlagda ekonomiska konsekvenserna av att behöva genomföra direktivet i Sverige. Det kommer dock att röra sig om relativt höga kostnader till en uppskattningsvis liten, om ens någon, nytta, bl.a. på grund av införandet av olika databaser och organisationsstrukturer, t.ex. förslaget om en RIS-plattform.

### *Regeringens subsidiaritets- och proportionalitetsbedömning*

Regeringen anför att subsidiaritetsprincipen rent teoretiskt respekteras när det gäller kommissionens resonemang om transporter mellan länder. Regeringen anser däremot att förslaget inte respekterar proportionalitetsprincipen mot bakgrund av att direktivets tillämpningsområde föreslås ändras. Regeringen framhåller att ändringen skulle ge oproportionerliga ekonomiska följder mot en relativt liten, om ens någon, nytta. Regeringen skriver:

Kommissionen anser att subsidiaritetsprincipen respekteras. Många transporter med inlandssjöfart går mellan länder och en samordning av tjänster inom RIS-direktivet på EU-nivå är nödvändig, menar kommissionen. Sverige har inte genomfört direktivet men regeringen kan ändå, rent teoretiskt, instämma i den bedömningen när det gäller transporter mellan länder.

När det gäller proportionalitetsprincipen anser kommissionen att även den respekteras. Då Sverige inte har genomfört direktivet är det svårt att bedöma de samlade konsekvenserna för en medlemsstat av kommissionens förslag i det hänseendet. När det gäller det specifika förslaget om ändrat tillämpningsområde för direktivet kan regeringen däremot inte instämma i att proportionalitetsprincipen respekteras. Om förslaget genomförs och Sverige blir tvunget att genomföra RIS-direktivet från grunden skulle detta få oproportionerliga, ekonomiska följder mot en relativt liten – om ens någon – nytta.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har prövat kommissionens förslag och anser att förslaget inte i alla delar är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

### *Utskottets utgångspunkter*

Inledningsvis vill utskottet påminna om konstitutionsutskottets uttalanden (bet. 2010/11:KU18 s. 21 och bet. 2023/24:KU5 s. 14) som innebär att subsidiaritetsprincipen innefattar ett proportionalitetskriterium. Enligt konstitutionsutskottets bedömning är ett utskott således obehindrat att inom ramen för en subsidiaritetsprövning bedöma om den föreslagna åtgärden går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet med åtgärden, dvs. är oproportionerlig.

Utskottet vill inledningsvis även framhålla att inlandssjöfarten i Sverige och Europa spelar en viktig roll i omställningen till ett mer hållbart och effektivt transportsystem. En ökad överflyttning av transporter till sjöfart är angelägen för att både avlasta väg- och järnvägsnäten, motverka kapacitetsbrist och minska utsläppen av växthusgaser. Utskottet ställer sig därför bakom kommissionens övergripande ansats med förslaget som syftar till att göra transporter på inre vattenvägar säkrare, effektivare och miljövänligare genom ökad användning av harmoniserade flodinformationstjänster.

### *Utskottets bedömning*

Likt kommissionen ser utskottet ett mervärde i att vidta åtgärder på EU-nivå för att underlätta för de fartyg av olika nationaliteter som dagligen rör sig på det kontinentaleuropeiska nätverket av sammankopplade inre vattenvägar. Samtidigt är utskottet mycket kritisk till den del i kommissionens förslag som handlar om att ändra direktivets tillämpningsområde från att gälla vissa gränsöverskridande inre vattenvägar till samtliga inre vattenvägar som ingår i TEN-T. Enligt utskottet förefaller det oproportionerligt att direktivets bestämmelser, som alltså i grunden ska underlätta och förenkla för gränsöverskridande transporter, även ska behöva tillämpas på inre vattenvägar som inte är gränsöverskridande.

Utskottet anser vidare att kommissionen i förslaget inte på ett tillfredsställande sätt har motiverat varför direktivets tillämpningsområde bör ändras till att omfatta inre vattenvägar som inte är gränsöverskridande. Därtill har kommissionen varken i förslaget eller de tillhörande dokumenten med konsekvensbedömningar (SWD(2024) 15 respektive SWD(2024) 16) bedömt hur förslaget kommer att påverka de medlemsstater som behöver genomföra direktivet utan att ha några gränsöverskridande inre vattenvägar, t.ex. Sverige och Finland. Kommissionen motiverar alltså inte hur kostnaderna för att behöva inrätta nya system står i proportion till den påstådda nyttan med förslaget. Enligt utskottet vore det beklagligt om förslaget skulle leda till att fullt fungerande nationella trafikledningssystem behöver ersättas med nya utan att det finns ett tydligt mervärde. I sammanhanget vill utskottet också understryka att farledssystemet på svenska inre vattenvägar redan i dag bygger på att det är internationell sjöfart med havsgående fartyg som ofta trafikerar dessa vatten.

Avslutningsvis vill utskottet uppmärksamma att det ändrade tillämpningsområdet enligt kommissionens egna bedömning (i arbetsdokument SWD(2024) 15 s. 127) och i motsats till förslaget kommer att leda till att ca 1 400 kilometer färre inre vattenvägar i EU kommer att omfattas av bestämmelser om RIS. Detta ter sig enligt utskottet egendomligt, även i ljuset av kommissionens motivering i sammanhanget som gör gällande att RIS-teknik ändå kommer att tillhandhållas på frivillig basis.

Sammanfattningsvis anser utskottet att åtgärderna i kommissionens förslag går utöver vad som är nödvändigt för att nå förslaget mål, i synnerhet när det gäller att ändra direktivets tillämpningsområde. Utskottet anser därför att förslaget strider mot proportionalitetsprincipen och att det därmed inte heller i alla delar är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Mot bakgrund av det som anförts föreslår utskottet att riksdagen lämnar ett motiverat yttrande till Europaparlamentets, rådets och kommissionens ordförande med den lydelse som anges i bilaga 2.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

*Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattendrag i gemenskapen (COM(2024) 33).*

BILAGA 2

## Motiverat yttrande från Sveriges riksdag

Riksdagen har prövat kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (COM(2024) 33). Riksdagen anser att förslaget inte i alla delar är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

### **Riksdagens utgångspunkter**

Inledningsvis vill riksdagen påminna om konstitutionsutskottets uttalanden (bet. 2010/11:KU18 s. 21 och bet. 2023/24:KU5 s. 14) som innebär att subsidiaritetsprincipen innefattar ett proportionalitetskriterium. Enligt konstitutionsutskottets bedömning är ett utskott således obehindrat att inom ramen för en subsidiaritetsprövning bedöma om den föreslagna åtgärden går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet med åtgärden, dvs. är oproportionerlig.

Riksdagen vill inledningsvis även framhålla att inlandssjöfarten i Sverige och Europa spelar en viktig roll i omställningen till ett mer hållbart och effektivt transportsystem. En ökad överflyttning av transporter till sjöfart är angelägen för att både avlasta väg- och järnvägsnäten, motverka kapacitetsbrist och minska utsläppen av växthusgaser. Riksdagen ställer sig därför bakom kommissionens övergripande ansats med förslaget som syftar till att göra transporter på inre vattenvägar säkrare, effektivare och miljövänligare genom ökad användning av harmoniserade flodinformationstjänster.

### **Riksdagens bedömning**

Likt kommissionen ser riksdagen ett mervärde i att vidta åtgärder på EU-nivå för att underlätta för de fartyg av olika nationaliteter som dagligen rör sig på det kontinentaleuropeiska nätverket av sammankopplade inre vattenvägar. Samtidigt är riksdagen mycket kritisk till den del i kommissionens förslag som handlar om att ändra direktivets tillämpningsområde från att gälla vissa gränsöverskridande inre vattenvägar till samtliga inre vattenvägar som ingår i TEN-T. Enligt riksdagen förefaller det oproportionerligt att direktivets bestämmelser, som alltså i grunden ska underlätta och förenkla för gränsöverskridande transporter, även ska behöva tillämpas på inre vattenvägar som inte är gränsöverskridande.

Riksdagen anser vidare att kommissionen i förslaget inte på ett tillfredsställande sätt har motiverat varför direktivets tillämpningsområde bör ändras till att omfatta inre vattenvägar som inte är gränsöverskridande. Därtill har kommissionen varken i förslaget eller de tillhörande dokumenten med konsekvensbedömningar (SWD(2024) 15 respektive SWD(2024) 16) bedömt hur förslaget kommer att påverka de medlemsstater som behöver genomföra

direktivet utan att ha några gränsöverskridande inre vattenvägar, t.ex. Sverige och Finland. Kommissionen motiverar alltså inte hur kostnaderna för att behöva inrätta nya system står i proportion till den påstådda nyttan med förslaget. Enligt riksdagen vore det beklagligt om förslaget skulle leda till att fullt fungerande nationella trafikledningssystem behöver ersättas med nya utan att det finns ett tydligt mervärde. I sammanhanget vill riksdagen också understryka att farledssystemet på svenska inre vattenvägar redan i dag bygger på att det är internationell sjöfart med havsgående fartyg som ofta trafikerar dessa vatten.

Avslutningsvis vill riksdagen uppmärksamma att det ändrade tillämpningsområdet enligt kommissionens egna bedömning (i arbetsdokument SWD(2024) 15 s. 127) och i motsats till förslagets mål kommer att leda till att ca 1 400 kilometer färre inre vattenvägar i EU kommer att omfattas av bestämmelser om RIS. Detta ter sig enligt riksdagen egendomligt, även i ljuset av kommissionens motivering i sammanhanget som gör gällande att RIS-teknik ändå kommer att tillhandhållas på frivillig basis.

Sammanfattningsvis anser riksdagen att åtgärderna i kommissionens förslag går utöver vad som är nödvändigt för att nå förslagets mål, i synnerhet när det gäller att ändra direktivets tillämpningsområde. Riksdagen anser därför att förslaget strider mot proportionalitetsprincipen och att det därmed inte heller i alla delar är förenligt med subsidiaritetsprincipen.