



Uppföljning av riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen

Till konstitutionsutskottet

Vid sammanträdet den 9 oktober 2014 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott i riksdagen tillfälle att kommentera de iakttagelser som redovisas i en promemoria som utarbetats av konstitutionsutskottets kansli och som omfattar de subsidiaritetsprövningar som genomfördes i riksdagen under perioden den 1 januari till 31 december 2013.

Trafikutskottet välkomnar att subsidiaritetsprincipens tillämpning i allt högre grad följs upp, vilket långsiktigt gagnar utskottens arbete med att säkerställa att kommissionens utkast till rättsakter beslutas på rätt nivå. I detta sammanhang vill trafikutskottet påpeka att kommissionens subsidiaritetsmotiveringar i flera avseenden fortfarande är bristfälliga, vilket är en försvårande omständighet vid utskottets prövningar.

Trafikutskottet lyfter fram att det kan vara värdefullt med en sammanhållen utgångspunkt från riksdagens sida, dvs. att alla utskott använder likartade bedömningskriterier för om ett förslag är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

När det gäller regeringens åsikt framhåller trafikutskottet att det lägger stor vikt vid denna. Utskottet påpekar i sammanhanget att regeringen, till skillnad från riksdagen, inte lägger in någon proportionalitetsbedömning i sin prövning.

Slutligen anser utskottet att det skulle vara mycket intressant med en uppföljning av hur riksdagens invändningar mot subsidiaritetsprincipens tillämpning har tillgodosetts i antagen lagstiftning.

Utskottets överväganden

Inledning

Vid sammanträdet den 9 oktober 2014 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott i riksdagen tillfälle att kommentera de iakttagelser som redovisas i en promemoria som utarbetats av konstitutionsutskottets kansli och som omfattar de subsidiaritetsprövningar som genomfördes i riksdagen under perioden den 1 januari till 31 december 2013.

Konstitutionsutskottet önskade särskilt kommentarer och bedömningar på följande punkter:

1. En kommentar om det samlade utfallet av genomförda subsidiaritetsprövningar på olika politikområden under 2013 jämfört med 2012 samt sedan Lissabonfördragets ikraftträdande.
2. 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 som subsidiaritetsprövats av utskottet samt hur den sammantagna utvecklingen på olika politikområden förhåller sig till upprätthållandet av subsidiaritetsprincipen.
3. En kommentar om kommissionens motiveringar avseende subsidiaritetsprincipen.
4. En kommentar om i vilken utsträckning utskottet använder sig av kontakter med riksdagens representant vid EU:s institutioner för inhämtande och utlämnande av information och hur kontakterna fungerar.
5. En kommentar önskas även om inhämtande av information från IPEX¹ (Interparliamentary EU Information Exchange).
6. Mot bakgrund av att KU vid flera tillfällen betonat värdet av informationsutbyte mellan de nationella parlamenten önskas en kommentar även till om några kontakter har tagits med andra nationella parlament i syfte att inhämta information om pågående subsidiaritetsprövningar.
7. Använder utskottet någon form av förenklad behandling vid subsidiaritetsprövningen? Prioriterar utskottet vissa ärenden? I förekommande fall, hur väljs ärenden för olika former av beredning ut?

Under den aktuella perioden har trafikutskottet behandlat 27 subsidiaritetsprövningar av följande förslag från kommissionen rörande EU:s regelverk inom utskottets beredningsområde:

¹ IPEX syftar till att stödja det mellanparlamentariska samarbetet inom EU genom att erbjuda en webbplats för elektroniskt utbyte av EU-relaterad information. På IPEX webbsida publiceras alla nya initiativ från kommissionen.

- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillgängligheten till offentliga myndigheters webbplatser (KOM(2012) 721)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om marin utrustning och om upphävande av direktiv 96/98/EG (KOM(2012) 772)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rapportering av händelser inom civil luftfart och om ändring av förordning (EU) nr 996/2010 och upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 (KOM(2012) 776)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (KOM(2013) 18)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning (KOM(2013) 26)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (KOM(2013) 27)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 avseende öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (KOM(2013) 28)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde vad avser öppnandet av marknaden för inhemsk persontrafik på järnväg och om styrningen av järnvägsinfrastrukturen (KOM(2013) 29)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (KOM(2013) 30)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om järnvägssäkerhet (KOM(2013) 31)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 912/2010 om inrättande av Europeiska byrån för GNSS (KOM(2013) 40)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation (KOM(2013) 147)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om flerårig finansiering av Europeiska sjösäkerhetsbyråns åtgärder i fråga om insatser vid förorening från fartyg och vid havsföroreningar från olje- och gasanläggningar (KOM(2013) 174)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (KOM(2013) 195)

- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för finansiell insyn i hamnar (KOM(2013) 296)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall (KOM(2013) 315)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG (KOM(2013) 316)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets ändring av förordning om riktlinjer för transeuropeiska telekommunikationsnät och om upphävande av beslut nr 1336/97/EG (KOM(2013) 329)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (KOM(2013) 409)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (KOM(2013) 410)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013 (KOM(2013) 480)
- Förslag om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och vad gäller tilldelningen av delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter till kommissionen för antagande av vissa åtgärder (KOM(2013) 484)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik vad gäller insamling av uppgifter om gods, passagerare och olyckor (KOM(2013) 611)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 718/1999 om en politik för gemenskapens flottkapacitet inom inlandssjöfarten för att främja transporter på de inre vattenvägarna (KOM(2013) 621)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG (KOM(2013) 622)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om åtgärder för att fullborda den europeiska inre marknaden för elektronisk kommunikation och upprätta en uppkopplad kontinent, och om ändring av direktiven 2002/20/EG, 2002/21/EG och 2002/22/EG samt förordningarna (EG) nr 1211/2009 och (EU) nr 531/2012 (KOM(2013) 627)
- Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om sjöfolk och om ändring av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG och 2001/23/EU (KOM(2013) 798).

Trafikutskottets ställningstagande

Övergripande bedömning

Sedan den 1 december 2009 gäller enligt Lissabonfördraget att de nationella parlamenten ska se till att subsidiaritetsprincipen tillämpas enligt särskilda riktlinjer. Trafikutskottet har därefter vid samtliga tidigare tillfällen utnyttjat möjligheten att redovisa för konstitutionsutskottet hur subsidiaritetsprincipen har tillämpats i prövningen av kommissionens utkast till rättsakter. Trafikutskottet tillmäter uppgiften stor betydelse i synnerhet som granskningarna av kommissionens förslag till rättsakter gör det möjligt för riksdagen och andra nationella parlament inom EU att försäkra sig om att subsidiaritetsprincipen tillämpas på ett korrekt sätt och att besluten fattas på rätt nivå.

Trafikutskottet har i tidigare yttranden till konstitutionsutskottet även påmint om betydelsen av att riksdagen följer upp hur subsidiaritetsprincipen tillämpas. Med hänsyn till de erfarenheter som gjorts under senare år är det också trafikutskottets uppfattning att utvecklingen av konstitutionsutskottets granskning går i önskvärd riktning, dvs. att utfallet av prövningarna och graden av måluppfyllelse prioriteras i uppföljningsprocessen. Trafikutskottet instämmer i detta sammanhang i konstitutionsutskottets bedömning att en mer systematisk uppföljning skulle göra det lättare att urskilja om det t.ex. förekommer flera förslag som visserligen inte vart för sig innebär att subsidiaritetsprincipen hotas men som sammantagna kan peka på en tendens att principen urholkas.

Riksdagen är ett av få parlament i EU som prövar alla förslag till ny EU-lagstiftning, då flertalet medlemsstater i stället tillämpar någon form av urvalsprocess för den parlamentariska prövningen av kommissionens lagförslag. Trafikutskottet har vid tidigare tillfällen framfört att det kan vara lämpligt att överväga en effektivisering av processen i syfte att ägna mer uppmärksamhet åt de komplexare och mer omfattande lagförslagen där subsidiaritetsaspekten är mer svårbedömlig. Det gäller i synnerhet förslag inom områden som tidigare inte har reglerats. Utskottet gör alltså denna bedömning.

De flesta subsidiaritetsprövningar som gjordes under 2013 var tämligen okontroversiella, och utskottets ståndpunkt har varit den att kommissionen i de flesta fall respekterar subsidiaritetsprincipen. Det handlar exempelvis om förslag av mer teknisk natur där utskottet har ansett att regleringen för ändamålsenlighetens skull bör ske på EU-nivå.

Utskottet utnyttjade under 2013 i flera fall möjligheten att hämta in regeringens bedömning av tillämpningen av subsidiaritetsprincipen i olika lagstiftningsakter. Utskottet påminner också om att regeringen även har möjlighet att redovisa sin uppfattning om såväl proportionalitets- som subsidiaritetsaspekter i sina faktagenomrön, vilka också innehåller mer ingående utvärderingar av de konsekvenser som kommissionens förslag till rättsakter innebär. Utskottet lägger stor vikt vid de bedömningar som regeringen gör och understryker hur viktigt det är att i ett så tidigt skede som möjligt få ta del av regeringens uppfattning eftersom tidsfristen för att pröva subsidiaritetsaspekten i lagförslagen är begränsad.

När det gäller bedömningen av lagförslagets konsekvenser för nationellt vidkommande är regeringens synpunkter värdefulla också mot bakgrund av att Regeringskansliet har större resurser och möjligheter än riksdagen att utvärdera dessa.

Regeringens uppfattning om subsidiaritetsprincipen, men även om proportionalitetsprincipen så som den redovisas i Regeringskansliets faktapromemorior, har beaktats i stor utsträckning av utskottet vid prövningar av kommissionens förslag till lagstiftning, och som regel har inte utskottets bedömningar avvikit påtagligt från de som regeringen gjort.

Utskottet har i tidigare yttranden pekat på den viktiga skillnaden att regeringen inte lägger in några proportionalitetsaspekter i den bedömning den gör av subsidiaritetsprincipen, vilket däremot riksdagen gör i sin prövning. Detta återspeglas också i att regeringen inte kommenterar proportionalitetsaspekterna i de fall utskottet skulle vilja hämta in regeringens bedömning av ett förslags förenlighet med subsidiaritetsprincipen. Denna olikartade tolkning kan tyckas vara olycklig och komplicerar utskottets uppgift.

Vid fyra tillfällen under 2013 överlämnade trafikutskottet utlåtanden till kammaren med motiverade yttranden om att subsidiariteten inte respekterats i kommissionens förslag. I några av bedömningarna delade regeringen kommissionens uppfattning om förslagets förenlighet med subsidiaritetsprincipen. Trafikutskottet har dock i sina bedömningar även vägt in det proportionalitetskriterium som ingår i riksdagens prövning av subsidiaritetsprincipens tillämpning och därför i några fall sammantaget kommit till en annan slutsats än regeringen. Hela eller delar av de föreslagna rättsakterna har mot denna bakgrund ansetts som alltför långtgående, exempelvis att regleringsåtgärder borde formuleras i direktiv snarare än i förordningar. Detta gällde bl.a. vid utskottets prövning av kommissionens förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation, KOM(2013) 147.

Trafikutskottet vill i sammanhanget också påminna om att det ställde sig bakom konstitutionsutskottets rekommendation i betänkande 2012/13:KU8 om att det bör finnas rutiner för att följa upp hur riksdagens invändningar mot subsidiaritetsprincipens tillämpning har tillgodosetts i antagen lagstiftning. Denna uppgift äger alltså giltighet. Vidare har trafikutskottet även tidigare framhållit att det är önskvärt att det finns en samsyn inom riksdagens utskottsavdelning om de kriterier efter vilka subsidiaritetsaspekten ska prövas. Utskottet har tidigare föreslagit att någon form av centralt stöd bör inrättas i riksdagen för att vid behov kunna bistå utskotten vid prövningarna. Det är också utskottets uppfattning att denna funktion med fördel kan läggas på EU-samordningen som har bättre förutsättningar än de enskilda utskotten för att anlägga ett helhetsperspektiv på kommissionens lagförslag. Utskottet värdesätter i sammanhanget de utbildningar och seminarier som hölls om subsidiaritetsfrågan under 2013 och som bidrog till ett bättre kunskapsunderlag inom Riksdagsförvaltningen.

Kommentarer till bedömningen av vissa iakttagelser samt bedömningar som efterfrågas av konstitutionsutskottet

Kommentarer till det samlade utfallet av genomförda subsidiaritetsprövningar under 2013 jämfört med 2012 och tidigare

Trafikutskottets beredningsområde påverkas i stor utsträckning av utvecklingen i omvärlden, både i fråga om transporter och kommunikationer och vad gäller elektronisk kommunikation. Viktiga delar av regelverken på dessa områden har sedan länge lagts fast i olika internationella forum. Det rättsliga regelverket inom EU har mot denna bakgrund tillerkänt unionen en betydande beslutskapacitet inom transportområdet, vilket till stora delar gäller även för sektorn för elektronisk kommunikation, it och post.

Utskottet har tidigare framhållit det viktiga i att beslut så ofta det går ska fattas så nära medborgarna och näringslivet som möjligt. Denna syn har genom åren utformats i riksdagen i bred parlamentarisk samsyn. Enbart det faktum att det många gånger är lämpligt att beslut i trafik- och transportpolitiska frågor fattas på EU-nivå innebär inte med nödvändighet att det alltid är den lämpligaste nivån för ett beslut.

Bland de förslag till lagstiftningsakter som utskottet prövade under 2013 kan en viss övervikt konstateras för förslag till nya förordningar eller till ändringar av förordningar, vilka uppgår till 17 stycken, drygt 60 procent av det totala antalet utkast till rättsakter som prövades. Utskottet ansåg i 7 fall att förslagen stred mot subsidiaritetsprincipen, vilket resulterade i 4 utlåtanden till kammaren med förslag till motiverade yttranden.

Bedömning av i vilken utsträckning utrymmet för nationella åtgärder på olika politikområden har minskat till följd av förslag från EU samt hur den sammantagna utvecklingen förhåller sig till upprätthållandet av subsidiaritetsprincipen.

Trafikutskottet anser att frågan om i vilken utsträckning utrymmet för nationella åtgärder har begränsats som en följd av kommissionens förslag till reglering är svårbedömbart. Genom s.k. delegerade akter kan t.ex. kommissionen ges befogenheter vars inverkan på nationella initiativ svårligen låter sig förutses. Vidare finns en rad överenskommelser som har nåtts inom ramen för andra internationella forum och samarbetsorganisationer som även de inskränker möjligheterna till nationella initiativ.

Som påpekats ovan handlade ett flertal av de initiativ till rättsakter som utskottet prövade under 2013 om förordningar eller ändringar av förordningar, vilka per definition är direkt tillämpliga i nationell lagstiftning och sålunda verkar inskränkande på medlemsstaternas möjligheter att beakta nationella förutsättningar.

Även om utrymmet för nationell lagstiftning oundvikligen minskar till följd av att gemensamma EU-bestämmelser införs, vill utskottet understryka efter genomförda prövningar under 2013 att flertalet utkast till rättsakter har bedömts vara förenliga med subsidiaritetsprincipen. Det kan i sammanhanget

lämpligen påpekas att utskottets beredningsområde i stor utsträckning förutsätter överstatliga regleringar då det finns ett betydande gränsöverskridande inslag inom transport- och kommunikationssektorn.

Kommentar till kommissionens motiveringar

Utskottet har vid upprepade tillfällen betonat vikten av att kommissionen, i egenskap av det organ som överlämnar förslagen, också lämnar en grundlig motivering till varför den anser att dessa är förenliga med subsidiaritetsprincipen. Utskottet har också betonat att avsaknaden av en fullgod motivering i fråga om subsidiaritet utgör en svaghet i unionens lagstiftningsarbete, och utskottet har mot denna bakgrund sett det som önskvärt med mer fullödiga redovisningar från kommissionens sida om varför den anser att subsidiaritetsprincipen har respekterats i de lagstiftningsakter som de nationella parlamenten ska pröva.

I de EU-dokument som utskottet prövar behandlas förslagens rättsliga aspekter i ett särskilt avsnitt som också bör omfatta kommissionens ställningstagande i fråga om proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna. Även om flertalet förslag till rättsakter som utskottet prövade under 2013 är okontroversiella till sitt innehåll, konstaterar utskottet att kommissionens motivering för hur den har beaktat subsidiaritetsaspekten fortfarande är bristfällig. I flera förslag till rättsakter anser utskottet att motiveringarna är alltför knapphändiga för att kunna ge någon vägledning till hur kommissionen har resonerat kring subsidiaritetsfrågan. Som konstitutionsutskottet konstaterar i sin promemoria från den 9 oktober 2014 saknas bedömningar och motiveringar helt i åtta förslag som trafikutskottet prövade 2013.

Trafikutskottet vill även peka på att kommissionen inte heller är helt konsekvent i fråga om var den väljer att redovisa sin bedömning av subsidiaritetsaspekten eftersom redovisningen i vissa fall återfinns i medföljande arbetsdokument i stället för i själva utkastet till rättsakt.

Utskottet konstaterar att endast ett fåtal förslag innehåller mer utförliga resonemang om varför kommissionen anser att förslagen är förenliga med subsidiaritetsprincipen. Här kan nämnas KOM(2013) 147 (Förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation) och KOM(2013) 627 (Förslag till förordning om åtgärder för att fullborda den europeiska inre marknaden för elektronisk kommunikation och upprätta en uppkopplad kontinent). I bägge fallen kan det dock noteras att utskottet hade en annan uppfattning än kommissionen i fråga om förslagens förenlighet med subsidiaritetsprincipen.

Trafikutskottets kontakter med riksdagens ständiga representant i Bryssel och inhämtande av information från IPEX

Utskottet är precis som tidigare av uppfattningen att behovet av kontakter med riksdagens representant i Bryssel är begränsat av det huvudsakliga skälet att

utskottet gör sina prövningar oberoende av de andra parlamentens ställningstaganden i enskilda ärenden. Utskottet anser likväl att det kan finnas ett intresse av att ta del av hur andra länders parlament på ett mer övergripande sätt har resonerat kring olika principiella aspekter av subsidiaritetsprövningen i mer komplexa utkast till rättsakter.

Eftersom utskottets kansli inte kontinuerligt följer pågående diskussioner i Bryssel har utskottet tidigare föreslagit att EU-samordningen utnyttjas för att vidareförmedla relevant information från riksdagens representant i Bryssel till berörda utskott. Enligt vad utskottet har erfart är dock ambitionen från kansliets sida att framöver i större utsträckning utnyttja riksdagens representant i Bryssel, som har möjlighet att på plats bevaka frågor av intresse för utskottets räkning, även om denna bevakning endast blir av övergripande slag.

Inom ramen för det interparlamentariska samarbetet utnyttjade trafikutskottet under 2013 vid några tillfällen IPEX i samband med att mer invecklade lagförslag prövades men som påpekades i föregående yttrande används IPEX endast i begränsad omfattning. Några av skälen är att parlamentens subsidiaritetsprövningar görs inom en snäv tidsram (åtta veckor), vilket gör det svårt att hinna uppdatera systemet och kunna ta del av aktuell information om ställningstaganden i ett specifikt ärende. De dokument som publiceras på IPEX är dessutom i de flesta fall på originalspråk, vilket begränsar IPEX användbarhet i kansliets handläggning av subsidiaritetsärendena.

Kommentar till om några kontakter har tagits med andra nationella parlament för att hämta in information om pågående subsidiaritetsprövningar

Trafikutskottet tog under 2013 inte några kontakter med andra nationella parlament för att hämta in information om pågående subsidiaritetsprövningar.

Eftersom utskottet gör sina prövningar av själva sakfrågan oberoende av de bedömningar som görs i andra medlemsstaters parlament har uppfattningen varit den att sådana kontakter har ett begränsat värde. Dessutom är innehållet i de diskussioner som förs i parlamentariska utskott inför ställningstaganden i subsidiaritetsärenden i allmänhet inget som delges utomstående.

Förekommer någon form av förenklad beredning vid subsidiaritetsprövningen?

Trafikutskottet har tidigare tillämpat en förenklad beredning i de fall ett utkast bedömts vara så okontroversiellt att det inte har ansetts motiverat med någon djupare analys. Den förenklade beredningen innebar bl.a. att ärendena bereddes och justerades vid ett och samma tillfälle. För att uppnå ett större mått av enhetlighet och överblickbarhet valde utskottet att övergå till en beredningsprocess som innebär att alla prövningar sker enligt den s.k. tvåstegsmodellen där underlagsmaterial i form av särskilda beredningspromemorior upprättas inför varje steg i ärendeberedningen.

Även om trafikutskottet har frångått den förenklade beredningen görs en prioritering i vissa fall utifrån förslagets komplexitet och omfattning. För okontroversiella utkast eller i de fall då det är helt uppenbart att regleringen bör ske på EU-nivå har utskottet exempelvis ansett det överflödigt att hämta in regeringens bedömning av subsidiaritetsaspekten. Utan att för den sakens skull göra avkall på principen att samtliga utkast till rättsakter ska prövas anser utskottet som tidigare påpekats att det finns goda skäl för att effektivisera subsidiaritetsprövningarna i syfte att lägga mer resurser på de mer invecklade och komplicerade lagförslag som kommissionen presenterar.

Stockholm den 11 november 2014

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Lars Hjalmered (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Jessica Rosencrantz (M), Patrik Jönsson (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Ingela Nylund Watz (S), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Teres Lindberg (S), Boriana Åberg (M), Rikard Larsson (S) och Said Abdu (FP).