

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 nytta 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.