

EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.4.2018
C(2018) 2431 final

Herr talman!

Kommissionen tackar för riksdagens motiverade yttrande över förslaget om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (COM(2017) 648 final).

Som riksdagen noterar i sitt yttrande syftar förslaget till att stödja multimodalitet och en effektiv kombination av olika transportslag för att minska utsläpp och andra negativa externa effekter som orsakas av transporter i Europeiska unionen. Paketet om ren rörlighet från 2017 omfattar en blandning av verktyg för att uppnå detta. De negativa externa effekterna sträcker sig över nationsgränserna och en lösning på EU-nivå skulle i hög grad bidra till att minska dessa negativa effekter för alla EU:s invånare.

Med förslaget till ändring av direktivet om kombinerad transport vill kommissionen uppnå två mål: dels öka direktivets tydlighet och förbättra dess verkställbarhet för att på så sätt begränsa möjligheten till missbruk av de fördelar som direktivet medför, dels ytterligare motivera transportföretagen att gå över från vägtransport på långa sträckor till intermodal transport för att minska de externa effekterna av transporter och bidra till de bredare klimat- och miljömål som EU och dess medlemsstater har fastställt.

Det första av de två målen är föremål för riksdagens betänkligheter när det gäller förhållandet mellan direktivet om kombinerad transport och EU:s vägtransportlagstiftning. De ändringar som kommissionen föreslagit för vägtransportsektorn (särskilt ändringen av förordning (EG) nr 1072/2009 och lex specialis om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn) och sektorn för kombinerad transport har samordnats för att säkerställa att det görs en tydlig åtskillnad mellan transport enbart på väg och kombinerad transport och för att klargöra

Urban AHLIN
Riksdagens talman
SE-100 12 STOCKHOLM

vilka bestämmelser som är tillämpliga på transporter från dörr till dörr i respektive fall. Europeiska unionens domstol har upprepade gånger slagit fast att vägetapperna i kombinerad transport ska behandlas som en integrerad del av den kombinerade transporten och inte kan ses som separata transporter, och att vilka bestämmelser som är tillämpliga på kombinerad transport (inklusive vägetapperna) beror på om hela transporten är internationell eller nationell. I detta avseende kan kommissionen försäkra riksdagen att denna åtskillnad kvarstår i det nya förslaget, eftersom de faktiska bestämmelserna om nationell och internationell transport när det gäller olika transportslag fastställs i respektive lagstiftning.

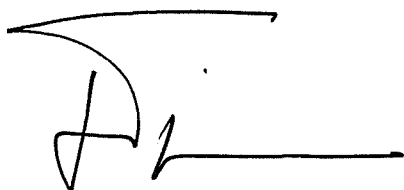
Det andra målet, dvs. att ge ytterligare incitament till trafikomställning, hänför sig till resultatet av kommissionens analys i samband med utarbetandet av paketet för rörlighet där det konstateras att användningen av kombinerad transport visserligen har ökat med 3,5 % per år men att det fortfarande råder stor obalans i användningen av de olika transportslagen i EU, där vägtransporter fortfarande dominerar stort på marknaden för godstransporter. Det krävs åtgärder för att stödja ökad användning av kombinerad transport som ersätter transport enbart på väg på långa sträckor och innebär stora samhällsvinster. Men intermodal transport är bara möjlig om det finns lämpliga omlastningsterminaler så att varorna kan lastas om mellan de olika transportslagen. För att möjliggöra kombinerad transport med vägetapper av begränsad längd (se artikel 1 i direktivet) måste omlastningsterminalerna ligga på ett avstånd från godsets avsändnings- eller mottagningsplats som passar den väglängd som anges i definitionen, vilket föranlett de 150 km som anges i artikel 6.4 i förslaget.

När det gäller riksdagens bedömning att det föreslagna maximala avståndet mellan omlastningsterminaler strider mot subsidiaritetsprincipen bör det för det första noteras att den föreslagna artikel 6.4 visserligen ålägger medlemsstaterna att vidta åtgärder för att stödja investeringar i omlastningsterminaler, men att förslaget också klargör att dessa åtgärder ska vidtas "[o]m det är nödvändigt för att uppnå det syfte som avses i punkt 8" som är "att minska godstransporterna på väg och [...] uppmuntra användningen av andra transportslag såsom järnväg, inre vattenvägar och sjötransport". För det andra framgår det av skäl 13 att dessa åtgärder bör medföra att det "i genomsnitt" finns "minst en lämplig omlastningsterminal för kombinerad transport högst 150 km från varje avsändnings-/mottagningsplats". Det innebär att förslaget inte ålägger en absolut skyldighet när det gäller det maximala avståndet mellan omlastningsterminalerna eller konstruktion av terminaler i områden där det inte finns några transportbehov eller där det inte finns några avsändnings- eller mottagningsplatser. För det tredje har medlemsstaterna fortsatt möjlighet att vidta åtgärder som är lämpliga utifrån specifika nationella förutsättningar. Dessa åtgärder kan se olika ut, t.ex. prioritering vid planering av nationell infrastruktur, översyn av markanvändningsplaneringen, skyndsamma godkännandeförfaranden, skatteåtgärder, offentlig-privata partnerskap eller, om det bedöms vara nödvändigt, statligt stöd.

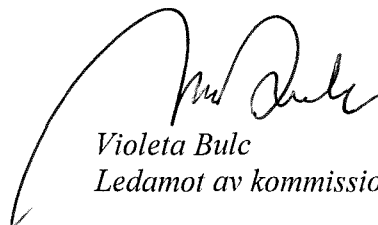
Med hänsyn till dessa faktorer anser kommissionen därför att förslaget inte strider mot subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen hoppas att klargörandena i denna skrivelse ger svar på de frågor som Sveriges riksdag har tagit upp och ser fram emot att fortsätta den politiska dialogen.

Med vänliga hälsningar

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'F' followed by a horizontal line.

*Frans Timmermans
Förste vice ordförande*

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping arch over the name.

*Violeta Bulc
Ledamot av kommissionen*