



Council of the
European Union

Brussels, 22 January 2018
(OR. sv)

5519/18

**Interinstitutional File:
2017/0290 (COD)**

**TRANS 29
CODEC 75
PARLNAT 23
INST 27**

COVER NOTE

From:	Swedish Parliament
date of receipt:	18 January 2018
To:	General Secretariat of the Council

Subject:	Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States [14213/17 TRANS 464 CODEC 1785 IA 176 - COM(2017) 648 final] – <u>Reasoned</u> opinion ¹ on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality
----------	---

Delegations will find, attached, a copy of the above-mentioned opinion, followed by a courtesy English translation.

¹ The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/scrutiny/COD20170230/serik.do>

Europaparlamentets ordförande

Ordförande för Europeiska unionens råd

Europeiska kommissionens ordförande

Med överlämnande av riksdagens motiverade yttrande enligt bilaga 2 i det bifogade utlåtandet får jag anmäla att riksdagen denna dag bifallit trafikutskottets förslag till riksdagsbeslut i utlåtande 2017/18:TU8 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag om ändring av kombidirektivet.

Stockholm den 17 januari 2018


Urban Ahlin


Claes Mårtensson

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 nyttan 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.

Statement by the Committee on Transport
and Communications
2017/18:TU8



Subsidiarity check of the Commission's
proposal on the amendment of Directive
92/106/EEC on the establishment of
common rules for certain types of
combined transport of goods between
Member States

ANNEX 2**Reasoned opinion of the Riksdag**

To begin with, the Riksdag welcomes the Commission's review of existing legislation governing road transport within the framework of the so-called Mobility Package, which includes the Commission's proposal to amend the combined transport directive. The Riksdag has previously noted that there are currently significant problems in the area of road transport that are weakening the competitiveness of the Swedish haulage industry. An efficient internal market with sound and equal competitive conditions between EU member states, where all states adhere to common rules, is therefore important. As many of the proposals presented within the framework of the Mobility Package are closely linked, the Riksdag considers it desirable for decisions on the proposals to be taken jointly as far as possible. In this context, the Riksdag notes that the provisions governing road transport within the area of combined transport should be appropriately coordinated with the provisions on cabotage that can be found in the Commission's proposal to amend Regulation (EC) no. 1071/2009 and Regulation (EC) no. 1072/2009, with a view to adapting them to developments in the sector (COM(2017) 281). In terms of the combined transport directive, the Riksdag considers it highly important to promote multimodality and an efficient combination of different modes of transport to reduce carbon dioxide emissions and air pollution.

The Riksdag's assessment is that the Commission's proposal can be considered to comply with the principle of subsidiarity at a general level. As the provisions on combined transport have been established at EU level, necessary amendments aiming to increase the efficiency and appropriateness of the directive cannot be made at member state level. However, the Riksdag has misgivings about parts of the proposal, more specifically the current formulation of requirements governing the maximum distance between transshipment terminals in Article 6.4. According to the Commission, in the question of obligatory economic support measures, priority should be given to ensuring a balanced and sufficient geographical distribution of suitable facilities, particularly on the TEN-T Core and Comprehensive networks, so that no delivery/reception location in the Union is located further than 150 km from a transshipment terminal for combined transport.

The Riksdag shares the Commission's opinion that it is important to promote combined transport by building or making more transshipment terminals available to transport companies, yet it opposes a strict requirement governing the maximum distance between terminals. The Riksdag recalls that terminal density is largely a question of national infrastructure planning, and that even if the EU perspective should be taken into consideration in relation to such planning, each member state must have the opportunity to take measures based on specific national conditions. In line with the Government, the Riksdag's view is that adequate planning of infrastructure supply in the form of

transshipment terminals – taking into account the geographical and economic conditions of different regions – can be best achieved by the member states themselves. The Riksdag also has misgivings about the proportionality of the proposed measure. The Riksdag is doubtful about the Commission's assessment that the costs for member states, companies and individuals are limited in relation to the potential gains. The Riksdag fears that the proposed requirement of a maximum distance between transshipment terminals, as it is currently formulated, could potentially lead to unjustifiably significant costs that are not in proportion with the benefits of the measures. For a large member state such as Sweden, the aforementioned strict requirement risks leading to infrastructure investment costs that go far beyond the aim of the directive, which is to promote a transition of goods transport from road to more environmentally friendly modes of transport. Given this context, the Riksdag does not consider the proposed requirement on terminal density to be compliant with the principle of proportionality included in the subsidiarity check.

In conclusion, the Riksdag considers that the aforementioned proposal of a maximum distance between transshipment terminals conflicts with the principle of subsidiarity.