III

(Förberedande akter)

EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

EESK:S 527:E PLENARSESSION DEN 5–6 JULI 2017

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av direktiv 2010/40/EU vad gäller perioden för antagande av delegerade akter

[COM(2017) 136 final – 2017/0060 (COD)]

(2017/C 345/10)

Föredragande: **Jorge PEGADO LIZ**

Remiss	Europaparlamentet, 3.4.2017
	Rådet, 31.3.2017
Rättslig grund	Artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion
Antagande av facksektionen	7.6.2017
Antagande vid plenarsessionen	5.7.2017
Plenarsession nr	527
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	124/1/3

1. **Slutsatser och rekommendationer**

1.1 EESK har tagit del av kommissionens förslag.

1.2 Kommittén instämmer i princip med förslaget och gläder sig över att kommissionen, såsom kommittén alltid önskat, anser det lämpligt att förlänga delegeringen under en bestämd tid, med möjlighet till ytterligare förlängning, såvida inte rådet och Europaparlamentet motsätter sig detta.

2. **Förslagets syfte**

2.1 Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 ([1]) om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag ([2]) ska det genom delegerade akter införas specifikationer för de åtgärder som ska vidtas på de fyra huvudområdena.

([1]) EUT L 207, 6.8.2010, s. 1; EUT C 277, 17.11.2009, s. 85.
([2]) EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

2.2 Direktivet ger kommissionen befogenhet att anta sådana akter under en begränsad period, fram till den 27 augusti 2017. Sedan direktivet trädde i kraft har fyra delegerade akter antagits. En femte delegerad akt tar upp tillhandahållandet av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster.

2.3 I samband med den europeiska strategin för samverkande intelligenta transportsystem ([3]) (C-ITS) arbetar kommissionen för närvarande med medlemsstaternas experter för att fastställa ett rättsligt och tekniskt ramverk för att stödja införandet av samverkande ITS. Förutom detta arbete finns det flera andra åtgärder inom de fyra prioriterade områdena ([4]) i ITS-direktivet som fortfarande måste åtgärdas. Det rör sig till exempel om specifikationerna och standarderna för kontinuitet och interoperabilitet för trafikledningss- och godshanteringstjänster (prioriterat område II), specifikationer för övriga åtgärder i samband med ITS-tillämpningar till stöd för trafiksäkerhet och transportskydd (prioriterat område III), och fastställande av nödvändiga åtgärder för att integrera olika ITS-tillämpningar i en öppen fordonsintegrerad plattform (prioriterat område IV).

2.4 För att kommissionen ska kunna fastställa andra specifikationer genom delegerade akter anser den det vara viktigt att delegeringen av befogenhet förlängs. Redan antagna specifikationer kan dessutom behöva uppdateras för att återspegla den tekniska utvecklingen och lärdomar från genomförandet i medlemsstaterna.

2.5 Kommissionen föreslår därför att delegeringen av befogenhet ska förlängas med fem år från och med den 27 augusti 2017, och därefter genom tyst medgivande under ytterligare fem år i taget, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning. Det enda syftet med förslaget i fråga är således att förlänga delegeringen av befogenhet till kommissionen att anta delegerade akter för en ny femårsperiod som sedan genom tyst medgivande förlängs med ytterligare fem år i taget, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig detta, utan att ändra de strategiska målen i ITS-direktivet eller dess tillämpningsområde.

3. **Bakgrund**

3.1 Detta förslag från kommissionen ingår i samma mer allmänna ram som kommissionens förslag till förordning [COM (2016) 799 final] om anpassning till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt av ett antal rättsakter som föreskriver tillämpning av det föreskrivande förfarandet med kontroll, som kommittén redan har antagit ett yttrande om ([5]). I takt med att tidsfristen löper ut för antagandet av delegerade akter i de olika lagstiftningsinstrument som trätt i kraft måste nämligen behovet av att förlänga de ursprungliga tidsfristerna bedömas.

3.2 Kommissionen rapporterar om de studier som den utfört i syfte att framhålla behovet av att förlänga (från augusti 2017) den delegering av befogenhet som ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för ITS-specifikationer, bl. a.

a) i oktober 2014 en rapport om genomförandet av ITS-direktivet ([6]),

b) de riktade samråd som nyligen ägt rum med grupper av aktörer, i synnerhet Europeiska ITS-kommittén och medlemmarna i Europeiska rådgivande gruppen för ITS.

4. **Allmänna kommentarer**

4.1 EESK hänvisar till sina informationsrapporter och yttranden om delegerade akter ([7]), som nyligen sammanfattades i kommitténs yttrande om rättsakter som föreskriver tillämpning av det föreskrivande förfarandet med kontroll ([8]) och som förmedlar kärnan i kommitténs ståndpunkt.

4.2 EESK anser att delegeringarna av befogenhet måste vara avgränsade i alla avseenden, nämligen

a) fastställda mål,

b) exakt innehåll,

([3]) *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet* [COM (2016) 766 final].
([4]) Se bilaga I till direktivet.
([5]) INT/813 (ännu inte offentliggjort i EUT).
([6]) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en.htm
([7]) EUT C 13, 15.1.2016, s. 145; EUT C 67, 6.3.2014, s. 104; INT/656 (informationsrapport).
([8]) INT/813 (ännu inte offentliggjort i EUT).

c) uttryckligen angiven räckvidd,

d) noggrant fastställd varaktighet.

4.3 Framför allt när det gäller varaktigheten har EESK alltid ställt sig bakom principen om en bestämd tidsperiod som eventuellt kan förlängas med samma tidsperiod, utom i vederbörligen motiverade fall.

4.4 EESK noterar att kommissionen i sitt förslag just har fastställt ytterligare en period av fem år från och med den 27 augusti 2017, som genom tyst medgivande kan förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig detta.

4.5 EESK anser att detta förslag kombinerar rättslig säkerhet och den flexibilitet som gör det möjligt att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och att i god tid införa de tekniska, funktionella och organisatoriska specifikationer som krävs för att säkra att de intelligenta transportsystemen på vägtransportområdet fungerar som de ska, och att det därför förtjänar kommitténs stöd.

4.6 Att inte förlänga delegeringen av befogenhet till kommissionen skulle enligt EESK också äventyra hela det EU-omfattande integrerade och samordnade införandet av interoperabla ITS-tjänster inom vägtransporter och deras gränssnitt mot andra transportslag, framför allt i ljuset av meddelandet COM(2016) 766 final ([9]).

4.7 Kommissionen måste dock genomföra lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och dessa samråd måste genomföras i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter måste Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter måste systematiskt ges tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelsen av delegerade akter.

Bryssel den 5 juli 2017.

Georges DASSIS
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande

([9]) *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem, en milstolpe mot samverkande, uppkopplad och automatiserad rörlighet*, 30 november 2016. EESK:s yttrande TEN/621, (ännu inte offentliggjort i EUT).