

Erhvervsudvalget  
ERU alm. del - Bilag 122  
EUV Info-note – I 15  
Offentligt

**Folketinget – Europaudvalget**  
Christiansborg, den 30. november 2005  
EU-Konsulenten

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

**Kommissionens årlige lovgivnings- og arbejdsprogram (2006)**  
**- Kan lovgivnings- og arbejdsprogrammet gøres mere brugervenligt?**

### **1. Indledning**

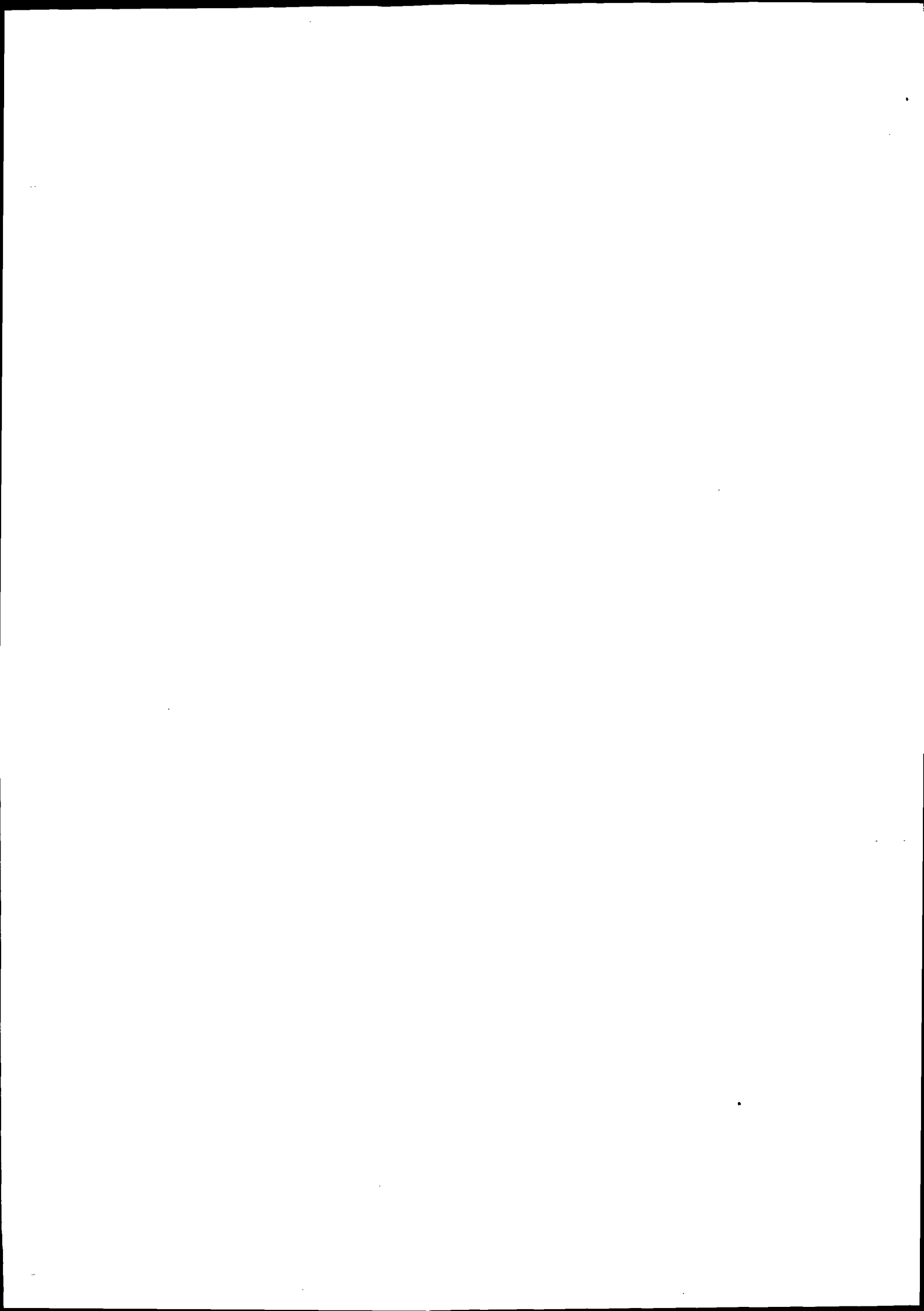
Med henblik på at **inddrage de nationale parlamenter** mere i EU-lovgivningen er det formålstjenligt, at de nationale parlamenter drøfter Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram allerede kort tid efter at det er fremsendt.

Herved kan de nationale parlamenter bedre forberede sig på, hvilke konkrete lovforslag eller andre lovgivningsinitiativer (grønbøger, hvidbøger, meddelelser m.v.) parlamenterne vil prioritere og tage op til drøftelse eller national behandling.

I **info-note I 13** af 24. november 2005 fra Folketingets repræsentant ved EU er kort beskrevet indholdet af lovgivnings- og arbejdsprogrammet og Europa-Parlamentets debat om programmet. Der henvises til info-noten vedrørende information om programmet.

### **2. Hvad består lovgivnings- og arbejdsprogrammet af?**

Det årlige lovgivningsprogram m.v. er en meget omfattende "publikation" indeholdende ca. 400 sider meget tæt skrevet lovstof og andre aktioner i forbindelse med EU-lovgivningen. Programmet kan inddeles i tre dele.



**Første del** består af en meddelelse, der i brede vendinger beskriver lovgivnings- og arbejdsprogrammet. Hertil kommer en liste med det såkaldte **prioriterede lovgivnings- og arbejdsprogram**, som Kommissionen angiveligt føler sig forpligtet til at gennemføre inden for sit arbejdsprogram.

Mere præcist består det konkrete prioriterede program af en liste med

- 32 lovforslag, heraf 10 ændringsforslag til eksisterende EU-love
- 52 meddelelser
- 7 grønbøger
- 3 hvidbøger
- 2 anbefalinger

I alt 96 lovgivnings- og andre initiativer. I **bilag 1** er vedlagt et eksempel på en sådan liste.

**Anden del** består af en såkaldt vejledning ("roadmap") på ca. 220 sider, der **detaljeret** beskriver hver af de 96 prioriterede aktioner ovenfor. I **bilag 2** er vedlagt et eksempel fra "roadmap'en".

**Tredje del** består af en **liste** på ikke mindre end 477 lovgivningsforslag og andre initiativer **uden for arbejdsprogrammet** eller den ikke-prioriterede liste, som Kommissionen kalder det. De 477 er sammensat af 182 egentlige lovgivningsmæssige forslag og 295 andre initiativer. I **bilag 3** er vedlagt et eksempel på en side i denne liste.

Endelig bør det nævnes, at Kommissionen med jævne mellemrum også udsender et "rullende arbejdsprogram", hvor man løbende gør status over den **aktuelle gennemførelse** af lovgivnings- og arbejdsprogrammet.

### **3. Er lovgivnings- og arbejdsprogrammet brugervenligt?**

Det er helt klart et **fremskridt**, når Kommissionen præsenterer et så stort materiale til beskrivelse af de forventede aktiviteter i det kommende lovgivningsår. Men spørgsmålet er, om lov- og arbejdsprogrammet er **operativt nok**, dvs. om det er nemt for de nationale parlamenter – eller interesserede borgere – at arbejde med lovprogrammet. Her kan nok være basis for nogle enkelte kritikpunkter til forbedring af programmet.

Det drejer sig om følgende:

- Opdelingen mellem lovgivningsinitiativer **inden for** arbejdsprogrammet og **udenfor** arbejdsprogrammet, skaber stor **usikkerhed** om, hvilke lovforslag m.v. der egentlig fremsættes.
- Kommissionens lister over lovforslag og andre initiativer er **svært overskuelige** og findes kun på engelsk og fransk (oven i købet ved at sprogene **blandes** sammen).
- Egentlige lovforslag, høringsdokumenter og meddelelser **blandes sammen**, så det er svært at få et overblik over dels **substansen** i lovgivningsaktiviteterne og dels **karakteren** af Kommissionens aktiviteter.
- Det er (derfor) meget **ressourcekrævende** for de nationale parlamenter, eller andre der ønsker sig et indblik, at arbejde med Kommissionens meget omfattende lovgivningsmateriale.

#### **4. Er arbejdsprogrammet udtømmende mht. EU-retsakter?**

Endeligt bør det lige nævnes, at selv om lovgivningsprogrammet kun nævner ca. 210 egentlige lovforslag i 2006, må det påregnes, at antallet af egentlige vedtagne EU-retsakter for 2006 kommer op på 2-4.000 i alt.

Det skyldes, at alle retsakter der vedtages i komiteprocedurer – eller som et led i Kommissionens gennemførelsesbeføjelser – **ikke** er medtaget eller nævnt i lovgivningsprogrammet. For god ordens skyld tilføjes, at det nok ville gøre programmet endnu mere uoverskueligt, men det bør nævnes i forbindelse med lovgivningsaktiviteterne i EU.

#### **5. Konklusion**

Det korte af det lange er nok, at der bør arbejdes en del med lovgivnings- og arbejdsprogrammet for at gøre det mere **brugervenligt** for de nationale parlamenter og borgere.

Med venlig hilsen

Niels Hoffmeyer

European elections 2004: Commission Communication on the participation of the Union citizens in the Member State of residence (Directive 93/109/EC) and on the electoral modalities (Decision 76787/EC as amended by Decision 2002/772/EC)	Non-legislative action / Commission Communication	Firstly, the Communication will assess the application of Directive 93/109/EC on the voting rights of the Union citizens in their Member State of residence in the June 2004 elections to the European Parliament.  The Report will draw the attention of the European Parliament to the question concerning publication of results of elections in Member States with the view of amending the relevant provision to be clear and to be implemented in a uniform way, which is not the case at the moment. It will be up to the European Parliament to contemplate the appropriateness of any legislative initiative.	2006/JLS/008
Communication on the implementation of the rights of the child	Non-legislative action / Commission Communication	The Communication intends to set a framework where concrete actions will allow the implementation of the rights of the child within the European Union. Also, the defence of children's rights in the external Policy of the Union will be included.  The action plan included in the Communication should help the Union and the Member States to fulfil their obligations vis-à-vis the UN Convention of the Rights of the Child.	2006/JLS/009
Green paper on drugs and civil society in the EU	Non-legislative action / Green Paper	Produce a Green paper to provide a framework for working with the civil society in the drugs field at the EU level. Ensure effective implementation of actions n° 3 (1) and 3 (2) of the EU Drugs Action Plan 2005-2008.	2006/JLS/007
Proposal for a Council Regulation concerning Community Financial Contributions to the International Fund for Ireland (2007-2008)	Legislative Proposal / Regulation	Article 5 of Council Regulation (EC) No 177/2005 of 24 January 2005 establishes that by 31 March 2006 the Commission shall submit a report to the Budgetary Authority, assessing the results of the activities of the Fund & the need for continuing contributions beyond 2006.	2006/REGIO+006
Proposal for a Council Decision on Strategic Community Guidelines on Cohesion	Legislative Proposal / Decision	Définition des priorités de la Communauté en matière de cohésion économique, sociale et territoriale.	2005/REGIO+013
Proposal for a Directive amending Council Directive 91/414/EEC concerning the placing of plant protection products on the market	Legislative Proposal / Directive	Adaptation to technical progress and re-organisation of regulatory provisions concerning the placing of plant protection products on the market.  Commitment of the Commission in its progress report to Council and European Parliament (COM 444(2001) final).	2003/SANCO/61
Package of proposals aiming to reinforce the position and the normative framework of inland waterway transport, namely:  (1) Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Institutional framework for inland waterway transport;  (2) Proposal for a negotiation mandate aiming at allowing third countries to participate in the institutional framework and, if possible, to establish a common normative framework between the EU and third countries	Legislative Proposal / Regulation	Le renforcement du cadre institutionnel, p.ex. l'établissement d'une Agence européenne pour la navigation intérieure, devrait inscrire le transport fluvial dans le cadre d'une politique des transports plus stratégique. Une telle agence devrait concentrer les aptitudes et ressources disponibles et éviter les doubles emplois dans les travaux de différents organismes, tout en combinant des missions différentes afin de susciter des synergies. En utilisant le cadre communautaire comme seul cadre approprié, la prise de décisions et l'établissement de règles communes seront facilités.  Dans l'objectif de permettre la participation des Etats tiers intéressés dans les travaux de l'agence, et de parvenir à un cadre réglementaire harmonisé en Europe, l'établissement de l'Agence devra être accompagné par des accords bi- ou multilatéraux avec des pays tiers.	2006/TREN/009
Action Plan on energy efficiency	Non-legislative action / Commission Communication	L'énergie est au cœur de notre système économique et pourtant l'Europe doit importer 50% de ses besoins énergétiques, soit une facture annuelle de 240 milliards d'euros. Si rien n'est fait, ce sera 70% en 2030 alors que le prix du pétrole s'envole. La maîtrise de notre consommation d'énergie est indispensable si l'on veut réduire cette dépendance énergétique. C'est pourquoi l'efficacité énergétique est une des priorités de la stratégie de Lisbonne pour une Europe plus compétitive. Suite au débat public lancé cette année avec le	2006/TREN/032

Bilay 1

2006/TREN/009

BACK TO SOLIDARITY INDEX

ROADMAP

Title of the proposal : Paquet de propositions visant à renforcer la position et le cadre réglementaire de la navigation fluviale, notamment : (1) Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre institutionnel européen pour le transport par voie navigable ; (2) proposition de mandat de négociation visant à faciliter la participation d'Etats tiers dans ce cadre institutionnel et, si possible, à établir un cadre réglementaire commun entre la Communauté et les Etats tiers

Expected date of adoption of the proposal: Quatrième trimestre 2006

A. Initial impact assessment screening

1. What are the main problems identified? Are they unlikely to be solved satisfactorily by the sole action of Member States? (principle of subsidiarity – necessity test)

Le programme d'action intégré que la Commission proposera dans sa Communication sur la promotion du transport fluvial (fin 2005) ne peut donner son plein effet que s'il est mis en œuvre de manière cohérente. Le cadre institutionnel du transport par voies navigables en Europe est fragmenté, et les responsabilités sont dispersées entre plusieurs organismes, à voir la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Communauté européenne. Sans modification de ce cadre actuel, aucun organisme ne sera en mesure de relever les défis à venir.

2. What are the main policy objectives?

Afin d'exploiter davantage le potentiel de la navigation intérieure de contribuer au transfert modal de la route à des modes de transport plus respectueux de l'environnement, la Communication de la Commission pour la promotion du transport fluvial (fin 2005) propose un programme d'action intégré. Le renforcement du cadre institutionnel pour la navigation intérieure fait partie de ce programme.

Le paquet de propositions a pour principal objectif de renforcer la position et le cadre réglementaire de la navigation fluviale. La création d'une agence européenne du transport par voies navigables en serait une option.

Dans l'objectif de permettre la participation des Etats tiers intéressés dans le cadre réglementaire, et de parvenir à un cadre harmonisé en Europe, l'établissement d'un tel cadre devra être accompagné par des accords bi- ou multilatéraux avec des pays tiers.

Les éléments du paquet sont les suivants :

1 - une proposition de règlement sur l'établissement d'un cadre institutionnel adéquat pour le transport par voie navigable

La proposition vise à créer un outil efficace, à l'échelle communautaire et auquel les Etats membres et les Etats tiers concernés pourront participer. Par rapport à l'organisation actuelle, un nouveau cadre, p.ex. une agence européenne pour la navigation intérieure, pourrait rendre sa structure plus efficace et faciliter de manière coordonnée la mise en œuvre du programme d'action. Dans ce cadre, et en utilisant les aptitudes et connaissances techniques ainsi rassemblées, les missions et compétences comprendront la contribution au travail législatif visant à établir des normes en matière technique et de sécurité, ainsi que d'autres tâches spécifiques telles le contrôle de l'application de l'acquis communautaire en la matière, l'observation du marché, et la contribution d'experts à la stratégie politique.

2 - une proposition de mandat de négociation visant à faciliter la participation d'Etats tiers dans le cadre institutionnel établi et, si possible/applicable, à établir un cadre réglementaire commun entre la Communauté et les Etats tiers

Afin de garantir la participation des pays tiers dans un cadre institutionnel commun, des accords bi/pluripartites devraient être conclus, en parallèle avec l'établissement de ce cadre, avec des pays européens qui disposent de voies navigables mais ne sont pas (encore) membres de l'Union.

3. What are the policy options? What regulatory or non-regulatory instruments could be considered?

Lors de la préparation de sa Communication (fin 2005), la Commission a examiné la question du cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe.

Les options suivantes, dont quelques-unes ont été proposées dans le cadre de la discussion sur le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe, ont été examinées par la Commission :

- a. Maintenir le cadre et les méthodes de travail actuelles, ce qui ne nécessite pas de mesures additionnelles.
- b. Renforcer davantage la coopération des différents acteurs, à voir la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube, la Commission économique des Nations unies pour l'Europe, et la Commission européenne. Cette option nécessitera une coordination accrue des travaux de ces organisations et pourrait être soutenue par des « Memoranda of Understanding » sur la coopération entre les différents acteurs.
- c. Créer une Organisation Européenne pour la Navigation Intérieure, tel que proposé par le rapport « EFIN » (European Framework Inland Navigation). Une telle organisation pourrait être créée soit par une déclaration, soit par une Convention internationale. Ces instruments pourraient, si nécessaire, être accompagnés par des « Memoranda of Understanding » entre les différentes organisations.
- d. Etablir une Agence européenne pour la navigation intérieure, sur base d'un règlement du Parlement européen et du Conseil.

Quant aux propositions de mandat de négociation, elles s'entendent comme complémentaires à la proposition d'établir un cadre institutionnel adéquat. Le ou les accords devraient permettre la participation des Etats tiers dans l'élaboration ainsi que dans la mise en œuvre de règles harmonisées pour tout le réseau des voies navigables européens.

4. What are the impacts likely to result from each policy option and who is affected? Which impacts are likely to warrant further analysis (cf. list of impacts in the impact assessment guidelines)?

- a. Le maintien du cadre et des méthodes de travail actuelles présente l'inconvénient de ne pas apporter de solutions aux problèmes posés et de laisser persister la fragmentation organisationnelle, l'utilisation insuffisante des ressources administratives et humaines et la faible attention politique pour le transport fluvial en Europe.
- b. Le renforcement de la coopération des différents acteurs peu déjà être observé dans la situation actuelle, au moins en ce qui concerne les règles techniques. Cependant, cette option ne résout ni la question de la responsabilité dispersée, ni celle de l'attention politique insuffisante. Par le maintien des bases juridiques fragmentées, elle prive le transport fluvial d'un fondement adéquat au niveau européen. Les commissions fluviales ont un domaine de compétence limité. Aucune d'entre elles ne peut définir des règles au-delà du bassin fluvial respectif. La Communauté ne peut exercer pleinement ses pouvoirs. Cette option porte en outre le désavantage du double emploi des experts dans des multitudes de réunions auprès de quatre organismes différents.
- c. La création d'une Organisation Européenne pour la Navigation Intérieure maintiendrait le statu quo de plusieurs régimes différents dans la navigation intérieure. Elle ajouterait une nouvelle organisation aux organismes existants dans le secteur, ce qui ne résoudra pas les problèmes de la navigation intérieure qui ont été identifiés mais risquera d'ajouter de nouvelles frictions. De plus, le caractère intergouvernemental du cadre suggéré est inapproprié, parce qu'il ne permet pas d'adopter des règles juridiquement contraignantes. Il manquerait donc de l'effectivité et de l'efficacité qu'il veut obtenir.
- d. L'option préconisée par la Commission est celle de l'Agence européenne pour la navigation intérieure, car elle offre la base institutionnelle la plus large pour une politique stratégique et efficace dans le domaine de la navigation intérieure au niveau européen. Dans l'accomplissement de ses tâches, l'agence devrait agir en étroite consultation avec l'industrie et les partenaires sociaux, et coopérer avec les commissions fluviales internationales. En tant qu'organe de la Communauté européenne, elle serait ouverte à la participation de pays tiers.

Enfin, le cadre communautaire ne représente pas un niveau administratif supplémentaire. En assurant la participation du Conseil et du Parlement européen, il garantit que les décisions feront l'objet d'un contrôle

démocratique et seront donc plus proches des citoyens.

Le paquet aura un impact sur un large éventail d'acteurs du monde de la navigation intérieure et en particulier : les administrations responsables de la navigation intérieure des Etats membres et des Etats tiers, les commissions fluviales internationales, les autorités portuaires, les sociétés de classification, les armateurs et particuliers. Une évaluation d'impact approfondie accompagnera l'adoption du paquet. Celle-ci devrait notamment examiner les rôles et responsabilités respectives ainsi que les relations entre les différents acteurs dans les différentes options qui sont considérées.

**B. Planning of further impact assessment work**

5. What information and data is already available? What further information needs to be gathered? How will this be done (e.g. internally or by an external contractor) and by when? What type and level of analysis will be carried out (cf. principle of proportionate analysis)?

Les données recueillies pour élaborer le paquet fluvial proviennent des sources suivantes :

- des informations obtenues au travers des réunions de consultation publiques pendant la préparation de la Communication sur la promotion du transport par voies navigables intérieures, avec la participation notamment de l'industrie et des organisations professionnelles de la navigation intérieure,
- des informations obtenues au travers des réunions de discussion avec les Etats membres de la CCNR et d'autres Etats concernés au sujet du rapport du groupe de sages « EFIN » (European Framework Inland Navigation), y inclus l'analyse du rapport même,
- des travaux auxquels la Commission participe dans le cadre des commissions fluviales internationales (CCNR et Commission du Danube),

En outre la Commission compte d'effectuer, en vue d'une discussion approfondie au Parlement européen et au Conseil :

- des études de faisabilité et d'impact, notamment sur les aspects budgétaires,
- des analyses juridiques sur l'intégration du droit fluvial international dans le cadre communautaire.

6. Which stakeholders & experts will be consulted, how and at what stage?

La Commission entend utiliser les résultats des réunions de consultation organisées en 2005 avec les experts des Etats membres, les commissions fluviales internationales, la profession, l'industrie et d'autres parties intéressées, ainsi que des réunions de discussion avec les administrations nationales. En outre, sa proposition tiendra compte de la discussion que le Parlement européen et le Conseil mèneront au sujet de la Communication sur la promotion du transport par voie navigable (fin 2005). Il est possible que d'autres réunions soient organisées en 2006, en tant que de besoin.

7. Will an inter-service steering group be set up for the IA?

Of course



Indicative list of Commission actions expected to be adopted (outside the Work Programme): 01/06 - 12/06  
 Liste indicative des actions prévues pour adoption par la Commission (hors Programme de travail) : 01/06 - 12/06

LEGISLATIVE PROPOSALS / PROPOSITIONS LÉGISLATIVES

Ref.No	POLICY AREA DOMAINE POLITIQUE	TITLE INTITULÉ	LEAD SERVICES(S) CHER(S) DE FILE	ESTIMATED DATE OF ADOPTION DATE ESTIMÉE D'ADOPTION	LEGAL BASE ENVISAGÉE/BASE JURIDIQUE DU TRAITE ENVISAGÉE A CE STADE (*)	PROBABLE PROCEDURE (COD/OTHER) PROCEDURE PROBABLE (COD/AUTRE)	CONSULTATION CESE / COR (re-consultation (re-consultation	POLITICAL MOTIVATION + BRIEF DESCRIPTION MOTIVATION POLITIQUE + BREVE DESCRIPTION	BUDGETARY IMPLICATIONS CONSEQUENCES BUDGETAIRES
2005/TREN002	Transports	Proposition de règlement du parlement européen et du Conseil portant modification au règlement (CE) N° 1406/2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime pour renforcer ses missions de contrôle de la mise en œuvre de l'accus communautaire en matière de sécurité maritime et de prévention de pollution	TREN	2nd quarter 2006		Codexision (COD)	X X	Brief Description: The general objective of the proposal is to strengthen the role of the European Maritime Safety Agency in order to improve its coordination and its control functions on maritime safety and pollution prevention matters and provide financial security (multi-annual funding) for its pollution response task. Années en cours: Yes Années futures: No Prévisions dans prog. fin.: No 060201, 060202, 060203	
2006/TREN002	Transports	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière	TREN	3rd quarter 2006	European Community Treaty No legal basis for the Commission; however, the legal basis of the proposal for a directive to be attached to it is article 71 ECT (the objectives are in the domain of transport policy) and article 156 ECT (regulating TENs).	Codexision (COD)	o o	Brief Description: Commission Recommendation of 21 October 2003 on enforcement in the field of road safety (2004/245/EC) requested the Member States to initiate or to continue a series of best practice measures to enforce the existing regulation in the domain of road safety. In this recommendation the Commission committed itself a.o. to evaluate whether improvements have been achieved in road safety to the extent that, if such improvements continue, the objective of reducing the annual number of road deaths in the EU by 50 % in the year 2010 is likely to be achieved and to submit a proposal for a directive aiming at achieving the objective of 50 % reduction, in the event that the improvements described in the previous paragraph are not achieved. As the latest trends in road traffic fatalities demonstrate that the target of 50 % will not be achieved if no new initiatives are taken, it is proposed to transform the existing recommendation into a directive. Années en cours: No Années futures: No Prévisions dans prog. fin.:	
2006/TREN001	Transports	Modification de la Directive 96/26/CE concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de cas transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux.	TREN	4th quarter 2006	European Community Treaty Article 71	Codexision (COD)	o o	Brief Description: Good repute criterion reassessment - Licence suspension/withdrawal notification with reasons - Financial standing - harmonised approach to check - Professional competence - potential quality control of training institutes; minimum standards/topics for national licence examinations and experienced operator tests. Possible training of enforcement bodies. Années en cours: Yes Années futures: No Prévisions dans prog. fin.: No Contrat-cadre DG TREN	
2006/TREN004	Transports	Proposition de réforme de la législation "premier paquet ferroviaire" suite au rapport de 2006 sur la mise en œuvre de ce paquet, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives aux relations entre les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires (Communication accompagnée de propositions de modification/reforme des actes existants, notamment des directives 91/440/CEE et 2001/14/CE)	TREN	4th quarter 2006	European Community Treaty Article 71	Codexision (COD)	o o	Brief Description: Contribution to the completion of the integrated European Railway area. Années en cours: No Années futures: No Prévisions dans prog. fin.: No	
2006/TREN017	Transports	Propositions concernant la compensation en cas de retard, annulation et refus d'embarquement et le droit des personnes à mobilité réduite dans le secteur maritime	TREN	4th quarter 2006		Codexision (COD)		Brief Description: Lorsqu'un service de transport est interrompu à cause d'un retard, d'une annulation voir d'un refus d'embarquement, les passagers devraient avoir droit à des solutions automatiques via un système de compensation financière, d'assistance ou de transport alternatif. À l'instar de ce qui a été mis en place pour les passagers aériens. De plus, les retards, annulations et refus d'embarquement doivent être réduits substantiellement. Il convient également d'améliorer l'accessibilité des services d'assistance pour les personnes à mobilité réduite et exclure chaque discrimination (refus de réservation ou transport) pour cause de mobilité réduite. Années en cours: No Années futures: No Prévisions dans prog. fin.:	

(\*) La base juridique mentionnée est celle à ce stade par le Service chef de file; elle sera définitivement établie lors de l'adoption de l'acte par la Commission, sur base de son but et de son contenu

