

TRADUCTION INOFFICIELLE

**Rapport sur les résultats du projet-pilote
de la COSAC relatif au troisième paquet
ferroviaire en vue de tester le mécanisme
d'alerte précoce prévu par
le protocole sur la subsidiarité**

Préparé par le secrétariat de la COSAC et
présenté à l'occasion de la :

XXXIIIe Conférence des
Organes Spécialisés dans
les Affaires Communautaires

17 et 18 mai 2005
Luxembourg



Conférence des organes spécialisés dans les affaires communautaires

Secrétariat de la COSAC
ATR 01 K048, 2, rue d'Ardenne, B-1047 Bruxelles, Belgique
E-Mail: cosac@ft.dk | Fax: +32 2 230 0234

Introduction

La COSAC a décidé lors de sa XXXIIe réunion qui a eu lieu le 23 novembre 2004 à La Haye d'effectuer un projet-pilote afin d'évaluer comment le mécanisme d'alerte précoce pour la subsidiarité prévu par le traité constitutionnel pourrait fonctionner en pratique. La COSAC a choisi le troisième paquet ferroviaire de la Commission européenne comme objet de cette expérience. Le projet-pilote fut lancé le 1er mars 2005 et les parlements nationaux auraient dû le terminer pour le 12 avril.

Tous les parlements nationaux participant à l'expérience ont envoyé un rapport résumant la procédure utilisée pour effectuer le projet-pilote ainsi que les leçons tirées au cours de l'expérience au secrétariat de la COSAC. Comme requis, le secrétariat de la COSAC a alors rédigé ce rapport sur base des réponses des parlements nationaux, pour faciliter un échange de vues et de meilleures pratiques entre les délégations nationales à l'occasion de la XXXIIIe COSAC à Luxembourg.

Les réponses des parlements participants et les avis motivés se trouvent compilées dans les annexes 1 et 2 de ce rapport.

1. Qui a participé au projet-pilote?

Le secrétariat de la COSAC a reçu jusqu'au 16 mai 2005 31 rapports des 37 chambres parlementaires nationales des 25 Etats membres sur le projet-pilote. 6 chambres parlementaires n'ont donc pas participé au projet-pilote¹

Dans la plupart des cas, la Commission des Affaires européennes était impliquée dans le test (dans 27 des 31 chambres participantes). Dans 16 cas, des commissions sectorielles ont également été impliquées à l'examen des propositions de la Commission européenne (de manière générale, il s'agissait soit de la Commission des Transports ou de la Commission des Affaires économiques)

Dans le cas du *Riksdag* suédois, des deux chambres du Parlement néerlandais et de la *Chambre des Représentants* belge, la Commission des Affaires européennes n'a pas participé à l'expérience. Aux Pays-Bas, la nouvelle «Commission mixte sur l'application du principe de subsidiarité et de proportionnalité» a examiné le troisième paquet ferroviaire, tandis qu'en Suède, la Commission des Affaires constitutionnelles a été responsable de la coordination de l'expériment et de l'évaluation intégrale du *Riksdag*. Dans ces trois parlements nationaux, les commissions sectorielles ont joué un rôle clef pendant le test. Aux Pays-Bas, la Commission des Transports des deux chambres fut consultée, et en Suède, la tâche fut confiée à la Commission des Transports et à la Commission de la Justice civile. Dans la *Chambre des Représentants*, la Commission de l'Infrastructure a examiné les projets.

Dans plus au moins la moitié des cas, les gouvernements ont été invités à participer au processus, soit en fournissant des informations écrites ou des évaluations sur la conformité du paquet avec le principe de subsidiarité soit en répondant oralement devant les commissions en charge d'examiner les projets.

¹ Pour les 6 chambres qui n'ont pas participé au projet-pilote, il s'agit du: Bundestag allemand, de la Chambre des Députés italienne, du Parlement maltais, du Parlement portugais et du Congrès ainsi que du Sénat espagnol. Le Parlement portugais était dissout jusqu'au 5 avril à cause des élections au printemps; il était donc impossible au Parlement portugais d'y participer. Le Parlement maltais n'a pas participé, parce qu'il n'y a pas de chemins de fer sur Malte.

2. Est-ce qu'il y a eu des avis motivés sur le non-respect du principe de subsidiarité?

Au total, 14 chambres parlementaires ont indiqué qu'une ou plusieurs des projets d'actes législatifs ne respectaient pas le principe de subsidiarité (11 de ces chambres ont adopté un avis motivé- voir annexe 2). En plus, trois parlements nationaux ont exprimé leurs doutes quant au fait si les quatre projets d'actes législatifs étaient conformes au principe de subsidiarité.

Il semble quand même que les parlements nationaux n'ont pas tous identifié les problèmes pour le même projet d'acte législatif.

Le système de vote sous le traité constitutionnel

Chaque parlement national dispose de deux voix sous le « mécanisme d'alerte précoce », réparties en fonction du système parlementaire national. Dans un système unicaméral, le parlement national a deux voix; dans un système bicaméral, chaque chambre parlementaire a une voix. Au total, il y a 50 voix dans l'UE des 25.

La Commission va réexaminer un projet d'acte législatif européen au cas où les avis motivés sur le non-respect par un projet du principe de subsidiarité représentent au moins un tiers des voix attribuées aux parlements nationaux et sont envoyés avant la fin des six semaines.

Ceci veut dire qu'il faut au moins 17 des 50 voix pour réexaminer un projet.

Dix chambres parlementaires (représentant 10 voix) ont trouvé que la proposition de règlement concernant «*les compensations en cas de non-respect des exigences de qualité contractuelles applicables aux services de fret ferroviaire*» **COM (2004) 144** constituait un cas de non-respect du principe de subsidiarité. Deux parlements nationaux (représentant 4 voix) ont exprimé leurs doutes concernant la conformité de cette proposition de règlement avec le principe de subsidiarité, mais n'ont pas adopté un avis motivé. En outre, un autre parlement (2 voix) était d'avis que les objectifs auraient mieux pu être réalisés par les Etats membres par des accords internationaux existants (COTIF), mais ce parlement n'a pas considéré que cela constituait un cas de non-respect du principe de subsidiarité. Un autre parlement (2 voix) a estimé que le projet ne respectait pas le principe de proportionnalité, même si le traité constitutionnel ne prévoit que la possibilité de rédiger des avis motivés concernant le principe de subsidiarité.

Cinq parlements (représentant 6 voix) ont conclu que la proposition de directive relative à «*la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté*» **COM (2004) 142** était non conforme au principe de subsidiarité. Un autre parlement (2 voix) a exprimé des doutes quant au respect du principe de subsidiarité, mais n'a pas adopté d'avis motivé. Et un parlement (2 voix) a considéré que le projet ne respectait pas le principe de proportionnalité.

Quatre chambres parlementaires (représentant 4 voix) ont exprimé des doutes quant à la conformité de la «*proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux*» **COM (2004) 143** au principe de subsidiarité. En outre, un autre parlement a considéré que les objectifs auraient mieux pu être réalisés par les Etats membres par des accords internationaux existants.

Finalement, **trois** parlements (représentant 4 voix) ont trouvé que la proposition de directive modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil «*relative au développement de chemins de fer communautaires*» **COM (2004) 139** était contraire au principe de subsidiarité.

Pour plus de détails, veuillez vous référer au tableau ci-dessous.

Tableau 1: Participation au projet-pilote concernant le troisième paquet ferroviaire

Etat membre/ parlement	Examen du 3e paquet ferroviaire	Commissions parlementaires impliquées?	Non-respect du principe de subsidiarité?	Participation du gouvernement/ informations fournies?
Allemagne - Bundestag	Non	/	/	/
Allemagne - Bundesrat	√	CAE, en plus la Commissions des Transports, Santé, Affaires légales, Travail et Affaires sociales, Famille et Affaires des personnes du 3e âge, et Commission des Affaires culturelles	√ COM 144	Oui, au moment ou une argumentation finale sera préparée pour la Commission européenne
Autriche - Conseil national	√	CAE	Non	Oui
Autriche - Conseil fédéral	√	CAE	Non	Oui
Belgique - Chambre des Représentants	√			
Belgique - Sénat	√	CAE	Non	Non
Chypre	√	CAE	Non	Oui
Danemark	√	CAE et Commission des Transports	Non	Oui, le Ministre des Transports a donné des explications devant la Commission des Transports. Le gouvernement a répondu à des questions écrites.
Espagne - Congrès et Sénat	Non	/	/	/
Estonie	√			
Finlande	√	CAE et Commission des Transports et de la communication.	Non, mais a trouvé que COM 142 soulève des problèmes quant au principe de proportionnalité	<i>Non mentionné dans le rapport</i>
France - Sénat	√	CAE	√ COM 144	Oui le Représentant Permanent de la France a été consulté.
France - Assemblée nationale	√	CAE et Commission des Affaires économiques	√ COM 144	Non
Grèce	√	CAE et Commission des Affaires sociales	Non	Oui, le gouvernement a fourni un exposé des motifs.
Hongrie	√	CAE et l'avis de la Commission des Affaires économiques a été demandé.	Non, mais des doutes concernant la conformité des propositions COM 142 et 144 avec le principe de subsidiarité.	Oui, l'avis du gouvernement a été demandé.
Irlande	√	CAE et Sous- commission des Affaires économiques	Non, mais de sérieux doutes ont été soulevés concernant la conformité de COM 144 avec le principe de subsidiarité.	Le Département des transports a fourni une note
Italie - Chambre des Députés	Non	/	/	/

Italie - Sénat	√	CAE	√ COM 144	Non
Lettonie	√	CAE	Non	Oui, l'avis du Ministère des Transports a été demandé.
Lituanie	√	CAE et Commission des Affaires économiques	Non, mais la Commission des Affaires économiques a trouvé que COM 144 était probablement non conforme au principe de subsidiarité	Oui, le Ministère des Transports et le Ministère de la Justice.
Luxembourg	√	CAE et Commission des Transports	√ COM 139 et proportionnalité sur COM 144	Oui, le Ministère des Transports.
Malte	Non	/	/	/
Pays-Bas - Chambre des Représentants	√	Commission mixte et Commission des Transports	√ COM 144	Non
Netherlands - Sénat	√	Commission mixte et Commission des Transports	√ COM 144	Non
Poland - Sejm	√	CAE	√ COM 139 COM 143 COM 144	Non, ce n'est pas une prérogative du gouvernement
Poland - Sénat	√	CAE et Commission du Trésor et de l'Infrastructure	√ COM 143 COM 144	Oui, une audition des représentants du gouvernement était organisée.
Portugal	Non	/	/	/
République Tchèque - Chambre des Députés	√	CAE	√ Tous les projets	Oui le gouvernement a fourni une position cadre.
République Tchèque - Sénat	√	CAE	√ COM 139 COM 143 COM 144	Oui
Royaume-Uni - Chambre des Communes	√	CAE	√ COM 142	Oui. Comme part de l'examen des documents en 2004.
Royaume-Uni - Chambre des Lords	√	Sous-Commission B (Marché intérieur) de la CAE	√ COM 142	Oui, le gouvernement a fourni un exposé des motifs.
Slovaquie	√	CAE et Commission des Affaires économiques, Privatisation et Entreprise	Non	Oui, le Ministère des Transports, des Postes et Télécommunications a été demandé de fournir une opinion.
Slovénie - Assemblée nationale	√	CAE et Commission des Transports	Non	Oui, le Ministère des Transports
Slovénie - Conseil national	√ consulté par l'Assemblée nationale	CAE	Non	Oui, le Ministère des Transports
Suède	√	Commission des affaires constitutionnelles et Commission des Transports et Commission de la justice civile	√ COM 142	Oui, le gouvernement a fourni un exposé des motifs et a répondu aux questions des Membres de la Commission.

3. Quelles ont été les difficultés majeures rencontrées par les parlements nationaux?

Le manque d'argumentation explicite justifiant les projets d'actes législatifs par rapport au principe de subsidiarité

Certains parlements nationaux ont souligné que, étant donné que le traité constitutionnel n'est pas en vigueur et que les 4 projets d'actes législatifs examinés pour le projet-pilote ont été adoptés en mars 2004, la Commission n'a pas justifié ses projets par rapport au principe de subsidiarité et de proportionnalité en accord avec l'Article 5 du Protocole sur l'application du principe de subsidiarité et de proportionnalité annexé au traité. (voir encadré ci-dessous).

Cependant, le concept de la subsidiarité n'est pas un principe nouveau établi par le traité constitutionnel. Et, comme certains parlements l'ont mentionné dans leurs rapports, il y a déjà certaines dispositions du traité qui stipulent que la Commission doit déjà maintenant justifier la pertinence de ses projets par rapport au principe de subsidiarité. (voir encadré en dessous)

Malgré ces dispositions du traité, un grand nombre de parlements ont mis en évidence la difficulté de prendre une décision sur la conformité des projets au principe de subsidiarité en sans disposer d'une telle justification. Les motivations fournies par la Commission dans les projets ont été critiquées comme insuffisantes par différents parlements nationaux qui ont souligné que si le traité constitutionnel entre en vigueur, la Commission devra certainement faire des efforts supplémentaires dans ce domaine et fournir des arguments en profondeur. Au total, 20 des 31 chambres parlementaires participant ont mentionné dans leurs rapports que les justifications de la Commission par rapport à la subsidiarité et à la proportionnalité étaient moins que convaincantes pour un ou plusieurs projets.

Dispositions du traité sur la subsidiarité et la proportionnalité déjà en vigueur

Article 5 du traité instituant la Communauté européenne donne une définition générale de la subsidiarité et de la proportionnalité, indiquant respectivement comment la Commission devrait agir.

Le traité sur l'Union européenne prévoit que chaque action prise par l'UE pour réaliser ses objectifs doit être en conformité avec le principe de subsidiarité: Article 2 TUE stipule que: «Les objectifs de l'Union sont atteints conformément aux dispositions du présent traité, dans les conditions et selon les rythmes qui y sont prévus, dans le respect du principe de subsidiarité tel qu'il est défini à l'article 5 du traité instituant la Communauté européenne.»

En plus, le traité d'Amsterdam (adopté en Juin 1997 et entré en vigueur en mai 1999) a ajouté un Protocole sur les principes de subsidiarité et de proportionnalité au traité sur l'UE. Ce protocole stipule que entre autre que: «Pour toute proposition de texte législatif communautaire, les motifs sur lesquels elle se fonde font l'objet d'une déclaration tendant à la justifier en démontrant qu'elle est conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité; les raisons permettant de conclure qu'un objectif communautaire peut être mieux réalisé à l'échelon communautaire doivent s'appuyer sur des indicateurs qualitatifs et, chaque fois que c'est possible, quantitatifs.»

Le Protocole dit aussi que la Commission devrait: « motiver la pertinence de chacune de ses propositions au regard du principe de subsidiarité; chaque fois que cela est nécessaire, l'exposé des motifs joint à la proposition donne des détails à ce sujet.»

en outre, depuis la Communication de la Commission COM 2002 (275) sur la Gouvernance européenne : Mieux légiférer et la Conseil européen à Séville en juin 2002, la Commission a mis en place la pratique de fournir une étude d'impact pour les initiatives importantes.

Le *Sénat* belge a estimé que les justifications de la Commission devraient être plus systématiques et explicites, tout en «démontrant pourquoi la Commission estime que l'action des Etats membres est insuffisante, et là où l'action des Etats membres est jugée insuffisante, pourquoi elle considère que l'Union pourra atteindre les objectifs d'une meilleure façon.» Les *Oireachtas* irlandais ont demandé à la Commission d'inclure davantage d'informations détaillées aux conclusions sur le principe de subsidiarité et de proportionnalité. Et le *Riksdag* suédois s'est montré préoccupé de «l'absence d'une analyse et d'une argumentation appropriée par rapport au principe de subsidiarité» et a fait un appel à ce que les justifications fussent présentées «comme prévu par le traité ».

Justification de la subsidiarité sous le traité constitutionnel

Article 5 du Protocole sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité annexé au traité constitutionnel stipule que:

« Les projets d'actes législatifs européens sont motivés au regard des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Tout projet d'acte législatif européen devrait comporter une fiche contenant des éléments circonstanciés permettant d'apprécier le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Cette fiche devrait comporter des éléments permettant d'évaluer son impact financier et, lorsqu'il s'agit d'une loi-cadre européenne, ses implications sur la réglementation à mettre en œuvre par les États membres, y compris, le cas échéant, la législation régionale. Les raisons permettant de conclure qu'un objectif de l'Union peut être mieux atteint au niveau de celle-ci s'appuient sur des indicateurs qualitatifs et, chaque fois que c'est possible, quantitatifs. Les projets d'actes législatifs européens tiennent compte de la nécessité de faire en sorte que toute charge, financière ou administrative, incombant à l'Union, aux gouvernements nationaux, aux autorités régionales ou locales, aux opérateurs économiques et aux citoyens soit la moins élevée possible et à la mesure de l'objectif à atteindre.»

L'absence de traduction officielle dans toutes les langues de l'UE des 25

La Commission a adopté les quatre projets d'actes législatifs examinés pour le projet-pilote en mars 2004, donc avant l'adhésion des dix nouveaux Etats membres à l'Union Européenne le 1er mai 2004. Ceci veut dire que les documents de la Commission étaient uniquement disponibles dans les langues des 15 anciens Etats membres. Les nouveaux Etats membres ont souligné que l'absence de traduction officielle dans leur langue leur a causé des difficultés considérables.

Par exemple, la Chambre des Députés tchèque a considéré que l'absence de traduction constituait un «sérieux obstacle »; le parlement letton a rapporté que cela a rendu impossible l'implication des Commissions sectorielles.

Difficultés avec la période des six semaines

Bon nombre de parlements ont rapporté que la période des six semaines (comme prévu par le traité constitutionnel) était une période de temps relativement courte pour effectuer un examen complet des projets et rédiger un avis motivé si nécessaire. Les parlements se sont montrés particulièrement inquiets du fait que la période prévue limite leur capacité à organiser des consultations. Le Parlement chypriote par exemple, a mentionné que le peu de temps disponible le rendait difficile de consulter des acteurs intéressés. *L'Assemblée nationale* française a également souligné la difficulté de consulter les commissions sectorielles pendant cette courte période. *La Chambre des Communes* a souligné que la période était particulièrement courte si l'on devait encore consulter les assemblées régionales dotées de pouvoirs législatifs.

Les parlements nationaux de la Slovaquie et de la Suède ont indiqué que cet espace de temps pourrait constituer un problème significatif pendant la période où les parlements ne siègent pas.

Le *Riksdag* suédois a conclu que cela mettait davantage l'accent sur la nécessité pour les parlements nationaux de suivre les projets de l'Union dans un stage précoce du processus législatif et a suggéré que cela pourrait se faire en examinant le programme de travail de la Commission et en utilisant les Représentants permanents à Bruxelles.

L'*Eduskunta* finlandais a souligné qu'il pourrait y avoir une incertitude potentielle concernant le point de départ de la période des six semaines: si la période des six semaines débute au moment où la dernière version linguistique est rendue accessible, par quel mécanisme les parlements nationaux seront-ils informés de cette date?

Difficulté de différencier entre le principe de subsidiarité et de proportionnalité

Le protocole annexé au traité constitutionnel couvre à la fois l'application du principe de subsidiarité et de proportionnalité. Deux parlements nationaux ont conclu que certains projets dans le troisième paquet ferroviaire ne respectaient pas le principe de proportionnalité; la *Chambre des Députés* du Luxembourg a trouvé que les projets COM 143 et COM 144 ne respectaient pas le principe de proportionnalité et l'*Eduskunta* a trouvé que COM 142 ne respectait pas le principe de proportionnalité. Pourtant, le traité constitutionnel prévoit seulement la possibilité pour les parlements nationaux de rédiger des avis motivés concernant le principe de subsidiarité.

Nombre de parlements (tel le *Sénat* français et le Parlement hongrois) ont en effet indiqué le problème de faire la distinction entre le principe de subsidiarité et de proportionnalité.

Le *Riksdag* suédois a conclu qu'il fallait plus d'efforts pour définir le principe de subsidiarité et les critères utilisés lors de l'évaluation.

Le Parlement chypriote a lancé la questions si les parlements nationaux pouvaient en effet examiner les projets d'actes législatifs afin de voir s'ils sont conformes au principe de proportionnalité et a considéré que cette question devrait être éclaircie.

Quelques parlements nationaux (comme l'*Assemblée Nationale* française) ont soulevé un sujet lié; il était difficile de faire la distinction entre les avis sur le contenu d'un projet et les avis sur le respect de la subsidiarité.

En plus, quatre chambres (le Sénat tchèque, le Parlement Estonien, Le *Bundesrat* allemand, la *Chambre des Députés* luxembourgeoise) ont soulevé la question ce qui va arriver si la Commission propose un acte législatif pour un sujet qui est déjà réglementé par des accords internationaux (comme ici la COTIF); ceci pose le problème des conséquences d'un tel enchevêtrement lorsqu'il faut juger si le projet respecte le principe de subsidiarité et de proportionnalité.

Difficulté de connaître les positions des autres parlements nationaux

Un nombre de parlements (parmi lesquels le *Sénat* français et le *Bundesrat* allemand) ont rapporté qu'il était difficile pour les Commissions impliquées d'examiner les projets dans leur parlement sans connaître la position adoptée par d'autres parlements nationaux. Ceci parce que l'information des autres parlements était disponible qu'à la fin de la période des six semaines. L'*Assemblée nationale* française a estimé que cela pourrait inciter les chambres d'examiner les projets le plus tard possible pendant la période des six semaines pour être les premiers à connaître la position des autres parlements. L'*Assemblée nationale* française a conclu que pour éviter cette situation, les parlements nationaux auraient besoin d'un réseau informel pour échanger les informations pendant les six semaines.

Les *Oireachtas* irlandais ont également estimé qu'il fallait encourager le développement de moyens de communication pratiques et efficaces entre parlements. Le *Riksdag* suédois a rapporté que quelques parlementaires auraient voulu savoir davantage ce que faisaient les autres parlements. Le *Riksdag* a suggéré que le système IPEX pourra «faciliter l'échange d'informations», mais il a souligné que des contacts personnels et des réseaux étaient tout autant nécessaires.

Tableau 2: Informations supplémentaires concernant le projet-pilote sur le 3e paquet ferroviaire

Etat membre/ parlement	Quelle expertise interne était utilisée?	Implication des assemblées législatives régionales?	Implication d'acteurs externes ?	Les justifications de la Commission étaient elles satisfaisantes ?
Allemagne - Bundestag	<i>[n'a pas participé au projet-pilote]</i>	/	/	/
Allemagne - Bundesrat	Commissions sectorielles	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>	Non	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>
Autriche - Nationalrat - Bundesrat	Secrétariat de la CAE, division pour la coordination avec l'UE et la division des relations avec l'UE	Non	Non	Les justifications ne contiennent que des arguments formels
Belgique - Chambre des Représentants	Fonctionnaires de la Commission de l'Infrastructure	Non	Non	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>
Belgique - Sénat	Service de l'évaluation de la législation	Non (cette matière relève de la compétence de l'Etat fédéral)	Non	Les explications de la Commission concernant la subsidiarité dans les documents examinés n'avaient pas de format standardisé et se trouvaient dans chaque document à un endroit différent. En plus elles étaient jugées insuffisantes. Il appartient à l'Union européenne en premier lieu (et non aux Etats membres) de prouver que l'action menée individuellement ou de façon concertée par les Etats membres, est insuffisante et qu'elle est le mieux à même d'intervenir là où l'action des Etats membres est précisément insuffisante.
Chypre	Services de la CAE	Pas d'assemblée législative régionale (N/A)	Non (mais cela pourrait se faire à l'avenir)	Oui
Danemark	Secrétariat UE et greffe de la Commission des Transports	N/A	Non	N'ont pas été considérés séparément
Estonie	Secrétariat UE et personnel de la Commission des Affaires économiques	N/A	Oui experts juridiques indépendants et traducteurs	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>
Espagne - Congrès et Sénat	<i>[n'ont pas participé au projet-pilote]</i>	/	/	/
Finlande	Secrétariat UE et personnel de la Commission des Transports et de la Communication	Non, parce qu'il n'y a pas de chemins de fer sur les îles Aland. Mais le	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>	Absence d'évaluation de la subsidiarité et de la proportionnalité pour COM 139. Suffisant pour COM 142, COM 143 et COM 144

		parlement régional d'Aland sera impliqué pour d'autres propositions		
France -Assemblée nationale	Secrétariat de la Délégation pour l'UE	N/A	Non	Pas assez clair pour COM 144
France - Sénat	Secrétariat de la Délégation pour l'UE	N/A	Non	Le Sénat a constaté que les considérations figurant dans les exposés des motifs des propositions ne traduisaient un véritable effort de justification que dans un seul cas : le document COM (2004) 142 qui mentionne une étude ainsi qu'une évaluation d'impact économique.
Grèce	Les fonctionnaires de la Division des Affaires européennes n'ont pas de rôle consultatif.	N/A	Oui, Membres grecs du Parlement européen.	Non
Hongrie	Le secrétariat UE (y compris des avocats) et la Représentation permanente du parlement à Bruxelles.	N/A	Non, mais si le traité constitutionnel entre en force, des organisations professionnelles ou corporatives pourront être consultées, cela dépend de la nature du projet de la Commission	COM 139, COM 142 et COM 144: Les justifications fournies étaient assez courtes, mais ensemble avec les autres éléments (évaluation d'impact et scénarios politiques) l'information était satisfaisante. COM 143: insuffisant
Irlande	Conseiller juridique du parlement	N/A	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>	Non, les arguments étaient "moins que convaincant". Il faut demander à la Commission d'inclure davantage de détails de fond dans leurs conclusions.
Italie - Chambre des Députés	<i>[n'a pas participé au projet-pilote]</i>	/	/	/
Italie - Sénat	Secrétariat de la CAE	Non	Non	Non: COM 139 et COM 143 insuffisants.
Lettonie	Secrétariat de la CAE. (Fonctionnaires des Commissions sectorielles seront impliqués dans le futur.)	N/A	Non	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>
Lituanie	Secrétariat de la CAE et Commission des Affaires économiques ainsi que le Département juridique du Bureau de la Seimas	N/A	Oui, la société des chemins de fer de Lituanie et des experts juridiques.	Pas complètement. L'évaluation d'impact n'a pris en considération que les anciens Etats membres.
Luxembourg	Service des Relations Internationales, Service des Commissions, Service Gestion des Connaissances et Secrétariat des Séances Plénières	N/A	Oui. Le Ministère des Transports, la direction des Chemins de Fer du Luxembourg et les syndicats du secteur.	Absence de la fiche sur la subsidiarité qui sera obligatoire dès l'entrée en vigueur du traité constitutionnel
Malte	<i>[n'a pas participé au projet-pilote]</i>	N/A	/	/
Pays-Bas - Chambre des Représentants -Sénat	Secrétariat des Commissions impliquées.	N/A	Oui, les organisations de la société civile concernées, en particulier des entreprises, ont été consultés	Non

Pologne - Sejm	Secrétariat de la CAE et le Bureau de recherche de la Chancellerie de la Sejm ont préparé des avis juridiques.	N/A	Oui, la CAE a établi une équipe d'experts juridiques indépendants pour assister la Commission sur des projets controversés.	Non
Pologne - Sénat	Fonctionnaires de la CAE, la Commission du Trésor et de l'Infrastructure, de la Chancellerie du Sénat, du Bureau de législation, du Compte-rendu et du Bureau d'information et de documentation.	N/A	Oui. Des experts et la compagnie des chemins de fer polonaise (PKP).	COM 143 et COM 144 : non
Portugal	<i>[n'a pas participé au projet-pilote]</i>	/	/	/
République Tchèque - Chambre des Députés	Institut parlementaire	N/A	Non	Pas toujours
République Tchèque - Sénat	Division des affaires européennes	N/A	Non	Insuffisant
Royaume-Uni - Chambre des Communes	Secrétariat de la CAE	Oui, mais uniquement au niveau des fonctionnaires	Non	COM 142: Non
Royaume-Uni - Chambre des Lords	Secrétariat de la CAE	Oui, mais uniquement au niveau des fonctionnaires	Non	COM 142: Non
Slovaquie	Secrétariat de la CAE, fonctionnaires de la Commission des Affaires économiques, de la Privatisation et de l'Entreprise	N/A	Non	COM 139, COM 143, COM 144: Non COM 142: Oui
Slovénie - Conseil national	Secrétariat de la CAE	N/A	Non	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>
Slovénie - Assemblée nationale	Personnel de la CAE et de la Commission des Transports	N/A	Non	<i>[non mentionné dans le rapport]</i>
Suède	Secrétariats des Commissions et de la Chambre, et le Représentant Permanent du parlement suédois aux institutions européennes	N/A	Oui des représentants du gouvernement, un syndicat et autres organisations intéressées.	Non