



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.12.2011
KOM(2011) 930 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Den anden evalueringsrapport om EU Pilot

{SEK(2011) 1626 endelig}

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Den anden evalueringsrapport om EU Pilot

1. INDLEDNING

I 2007 vedtog Europa-Kommissionen meddelelsen "Et resultatorienteret Europa – anvendelse af fællesskabsretten"¹. I denne meddelelse foreslog Kommissionen at iværksætte et projekt baseret på en partnerskabstilgang mellem Kommissionen og medlemsstaterne, for at sikre en korrekt anvendelse af EU-retten, give borgerne og erhvervslivet hurtigere svar og løsninger på problemer og stramme håndteringen og forvaltningen af eksisterende procedurer op.

I april 2008 blev projektet EU Pilot udviklet til dette formål, og blev taget i brug med 15 frivillige medlemsstater. I marts 2010 vedtog Kommissionen den første Evalueringsrapport for EU Pilot². I sidstnævnte rapport bemærkede Kommissionen, at systemet var begyndt at give positive resultater, selv om der også var mange aspekter, som kunne udvikles yderligere for at forbedre systemet, øge forståelsen mellem Kommissionen og de deltagende medlemsstater og forbedre sagsbehandlingstiden og de opnåede resultater³.

I 2010 og 2011 fortsatte Kommissionen med at gennemføre, afslutte og finjustere projektet. Følgende større ændringer er indtruffet med hensyn til anvendelsen af projektet EU Pilot, siden den første evalueringsrapport blev vedtaget i marts 2010:

- Efter den generelt positive evaluering af EU Pilot i den første evalueringsrapport blev de resterende 12 medlemsstater af Kommissionen opfordret til at deltage i projektet. Efterfølgende tilsluttede yderligere 10 medlemsstater sig EU Pilot⁴.
- Siden marts 2010 er der blevet anvendt en målsætning om 10 uger som generel frist for Kommissionens vurdering af medlemsstaternes svar på samme grundlag som for medlemsstaterne.
- Siden marts 2010 er anvendelsesområdet for EU Pilot blevet udvidet, og systemet anvendes som hovedregel i alle sager (med begrænsede undtagelser) vedrørende korrekt anvendelse og gennemførelse af EU-retten eller overensstemmelse mellem national ret og EU-ret på et tidligt tidspunkt, inden der iværksættes en traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF.
- Kommissionen har forbedret det it-system, som projektet EU Pilot er baseret på, for at sikre, at systemet kan fungere effektivt, og for at gøre det mere brugervenligt.

¹ KOM(2007) 502, jf. afsnit 2.2. "Bedre arbejdsmetoder".

² KOM(2010) 70 endelig.

³ Jf. afsnit 4 "Generelle konklusioner".

⁴ De 25 EU-medlemsstater er: Østrig, Belgien, Bulgarien, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Estland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Finland, Ungarn, Irland, Italien, Letland, Litauen, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Sverige, Spanien og Det Forenede Kongerige. Malta er i gang med at forberede de nødvendige interne arrangementer og vil formentlig snart begynde at anvende systemet. Der forhandles stadig med Luxembourg.

I sin første evalueringsrapport forpligtede Kommissionen sig til at udarbejde en yderligere evaluering i 2011. Nærværende dokument indeholder den anden evalueringsrapport for projektet EU Pilot. For at give et omfattende overblik over systemet dækker denne rapport perioden fra projektets start i april 2008 til september 2011. Der fokuseres på de vigtigste resultater, som gør det muligt at vurdere systemets effektivitet. Rapporten bygger på tal og på et stort antal sager. I rapporten undersøges de pågældende politiske områder og overensstemmelsen med de relevante målsætninger, og der tages desuden hensyn til de data, der foreligger om sagernes kvalitet. Flere statistiske oplysninger kan fås i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport.

2. ARBEJDSMETODE

EU Pilot er Kommissionens primære redskab til at kommunikere med de deltagende medlemsstater om spørgsmål vedrørende korrekt anvendelse af EU-retten eller overensstemmelse mellem retten i en medlemsstat og EU-retten på et tidligt tidspunkt (dvs. inden der iværksættes en traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF).

I forbindelse med en traktatbrudsprocedure anvendes EU Pilot som hovedregel, før Kommissionen tager det første skridt i en sådan procedure i henhold til artikel 258 i TEUF. Dette erstatter den hidtidige praksis, hvor Kommissionen sendte administrative skrivelser til dette formål. I hastetilfælde, eller hvis overordnede interesser kræver, at der omgående iværksættes en traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF, kan der dog gives tilladelse til undtagelser, og traktatbrudsprocedurer kan iværksættes uden forudgående kontakt via EU Pilot. Under sådanne ekstraordinære omstændigheder kan Kommissionen reagere prompte på en formodet overtrædelse fra en medlemsstat og opfordre den pågældende medlemsstat til at handle i overensstemmelse med EU-retten. Systemet behandler forespørgsler og klager fra borgerne og erhvervslivet samt sager på Kommissionens eget initiativ. Disse omfatter spørgsmål, som er rejst for Kommissionen, i Europa-Parlamentets Udvalg for Andragender eller via en skrivelse fra et medlem af Europa-Parlamentet.

Databasen er opbygget på engelsk. Flere medlemsstater har dog bevaret deres ret til at korrespondere på deres officielle sprog. Kommissionen opfylder behovet for oversættelser efter behov.

De enkelte sager, inklusive en beskrivelse og spørgsmål om et særligt emne, indgives derefter til den pågældende medlemsstat via EU Pilot-applikationen, idet de nationale myndigheder får 10 uger til at svare så udtømmende som muligt på de rejste spørgsmål og finde en løsning på de identificerede problemer, som er forenelig med EU-retten. Medlemsstaterne kan ligeledes godtgøre, at der er behov for at forlænge 10 ugers fristen, og dermed angive over for Kommissionen, at de har brug for mere tid til at udfærdige deres svar. Det afgøres fra sag til sag, om anmodningen om at forlænge den generelle frist skal efterkommes eller ej.

I særlige tilfælde kan der fastsættes en frist, som er kortere end 10 uger. Medlemsstaten får en begrundelse for den kortere tidsfrist.

Inden yderligere 10 uger, som er målsætningen for sagsbehandlingstiden, undersøges svarene fra medlemsstaten, om nødvendigt efter at de er blevet oversat, og en vurdering af medlemsstatens svar uploades i EU Pilot-databasen. Hvis der ikke findes en løsning, som er forenelig med EU-retten, kan der iværksættes en traktatbrudsprocedure i henhold til

artikel 258 i TEUF. I forbindelse med en klage vil der også blive udarbejdet et svar for at underrette klageren om resultatet af behandlingen af den pågældendes klage. Medlemsstatens myndigheder kan om nødvendigt blive bedt om at tilvejebringe yderligere oplysninger.

Det er af afgørende betydning, at begge parter overholder disse målsætninger, for at det kan sikres, at det første vigtige skridt i behandlingen af disse sager (dvs. enten fremsendelse af en åbningsskrivelse i henhold til artikel 258 i TEUF eller henlæggelse af sagen) kan tages inden for fristen på 12 måneder fra datoen for registrering af en klage i registersystemet (CHAP) eller oprettelse af en sag på Kommissionens eget initiativ i EU Pilot. Derfor er overholdelse af 10-ugers-målsætningen ét af aspekterne af vurderingen af både medlemsstaternes og Kommissionens sagsbehandling.

Anmodninger om aktindsigt i sager i EU Pilot er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1049/2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter⁵, som er gennemført ved Kommissionens afgørelse af 5. december 2001 om ændring af dens forretningsorden⁶.

3. EVALUERING

Denne evaluering er delt i to perioder: Vurderingen af afsluttede sager dækker perioden marts 2010-februar 2011, og de overordnede statistiske data om systemets funktion dækker perioden fra projektets start i april 2008 til september 2011.

Evalueringen omfatter især:

- en vurdering af de EU Pilot-sager, som blev afsluttet mellem marts 2010 og februar 2011, og som blev behandlet af medlemsstaterne og Kommissionen, på grundlag af deres kvalitet og kriterier for samarbejde/støtte
- antallet af sager, der er behandlet i EU Pilot. Denne evaluering omfatter også tendenser i de forskellige medlemsstater under hensyntagen til, at de ikke alle tilsluttede sig EU Pilot samtidig
- sagernes oprindelse og de politiske områder, som de sager, der er indlæst i systemet, vedrører
- den gennemsnitlige tid, som medlemsstaterne og Kommissionen har brugt på at behandle sagerne og opfylde de generelle 10-ugers-målsætninger
- og endelig projektets procentvise succes, hvilket vil sige, hvor mange af medlemsstaternes svar, der blev betragtet som acceptable, uden at det var nødvendigt at iværksætte den formelle traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF. Målet med EU Pilot er at opnå hurtigere resultater og finde løsninger, som er forenelige med EU-retten, for borgerne og erhvervslivet via bedre samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen, uden at skulle iværksætte traktatbrudsprocedurer i henhold til artikel 258 i TEUF.

⁵ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

⁶ EFT L 345 af 29.12.2001, s. 94.

Flere oplysninger om disse emner findes i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne rapport.

Hvad angår vurderingen af afsluttede sager for perioden mellem marts 2010 og februar 2011, besvarede Kommissionen og de deltagende medlemsstater en række spørgsmål på baggrund af tre hovedkriterier: *kvalitet, samarbejde og støtte*. Resultaterne af denne vurdering viser, at medlemsstaterne i forbindelse med behandlingen af sager i vid udstrækning er tilfredse med kvaliteten af de EU Pilot-sager, som Kommission har indlæst, især hvad angår klarheden af de rejste spørgsmål og identifikationen af de pågældende emner. Endelig er både Kommissionen og medlemsstaterne meget tilfredse med det samarbejde og den støtte, der ligger til grund for projektet.

For så vidt angår *antallet* af sager, blev der i perioden april 2008 til september 2011 indlæst i alt 2 121 sager i EU Pilot. Af disse blev 1 410 sager afsluttet⁷ i EU Pilot. Antallet er imidlertid ikke fordelt ligeligt blandt medlemsstaterne. Bortset fra, at de mere befolkede medlemsstater modtager flere sager i EU Pilot som følge af større befolkning, erhvervsliv og civilsamfund, er der et andet forhold, som spiller ind. Der er forskel på antallet af sager mellem de medlemsstater, som har anvendt systemet siden starten af 2008, og de andre, der tilsluttede sig systemet i løbet af 2010 eller 2011. Ud af 2 121 sager blev 15,5 % indgivet til Italien og Spanien, 8 % til Det Forenede Kongerige, 7,7 % til Tyskland og 6,5 % til Portugal.

Det var kun 2 % af alle de sager, der blev indlæst i EU Pilot, som medlemsstaterne afviste at behandle. Hovedårsagen hertil var, at klageren havde forelagt utilstrækkelige oplysninger.

De emner, som behandles i de sager, der indlæses i EU Pilot, svarer stort set til den eksisterende situation med hensyn til antallet af spørgsmål og problemer inden for de forskellige områder af EU-retten: Ca. 33 % af sagerne vedrørte miljøspørgsmål, 15 % det indre marked, 10,5 % beskatning, 8 % mobilitet og transport og 6 % sundhed og forbrugerbeskyttelse.

Hvad angår *oprindelse*, stammede 49 % af disse 2 121 sager fra klager, mens 7 % var forespørgsler fra borgerne eller erhvervslivet, og yderligere ca. 44 % var sager, som blev oprettet af Kommissionen på eget initiativ.

Den tid, som medlemsstaterne og Kommissionen har brugt på at behandle EU Pilot-sagerne, måles i forhold til målsætningen om 10 uger. Siden EU Pilots start i 2008 har medlemsstaterne i *gennemsnit* brugt 67 dage på at udarbejde svar i sagerne, hvilket er i overensstemmelse med målsætningen om 10 uger (70 dage). Siden marts 2010⁸ har Kommissionens tjenestegrene i gennemsnit brugt 102 dage på at vurdere svarene fra medlemsstaternes myndigheder og fastlægge en opfølgning på sagen, hvilket er længere end målsætningen. Det skal bemærkes, at de sager, hvor målsætningen er overskredet, for størstedelens vedkommende er sager, hvor Kommissionens tjenestegrene beder de nationale myndigheder om yderligere oplysninger, særlig i forbindelse med mere komplekse sager og sager, hvor der er behov for oversættelser.

⁷ "Afsluttet" betyder, at medlemsstaterne har afgivet svar vedrørende sagerne, og at Kommissionen har vurderet, hvorvidt svarene er forenelige med EU-retten eller ej.

⁸ Denne dato svarer til indførelsen af et generelt 10-ugers-benchmark for Kommissionens vurdering af de svar, som medlemsstaterne indgiver via systemet.

For så vidt angår spørgsmålet om succes med hensyn til de 1 410 sager der blev afsluttet i systemet blev næsten 80 % (1 107 sager) af medlemsstaternes svar bedømt som værende acceptable, hvilket gjorde det muligt at afslutte sagerne, uden at det var nødvendigt at iværksætte en formel traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF. De resterende 20 % af sagerne (303), hvor der ikke kunne findes en acceptabel løsning i overensstemmelse med EU-retten, nåede frem til traktatbrudsfasen, som allerede er blevet iværksat eller forberedes af Kommissionen efter sagens behandling i EU Pilot. Den procentvise succes i den første evalueringsrapport for EU Pilot var 85 %. Det stigende antal sager i EU Pilot som følge deltagelse af nye medlemsstater kan være en af årsagerne til denne svage stigning. Efter vedtagelsen af den første rapport skal EU Pilot desuden anvendes i alle tilfælde, hvor der er brug for yderligere faktuelle eller juridiske oplysninger for at opnå fuld forståelse af et pågældende spørgsmål om korrekt anvendelse, gennemførelse af EU-retten eller overensstemmelse mellem national ret og EU-ret, hvor det tidligere var valgfrit at anvende EU Pilot, inden der blev iværksat en overtrædelsesprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF.

Siden 2010 har Kommissionen kunnet konstatere et fald i antallet af nye traktatbrudsprocedurer⁹ for de første 15 frivillige deltagende medlemsstater i EU Pilot. For de resterende 12 medlemsstater, der tilsluttede sig EU Pilot efter marts 2010, kan der også, om end i mindre grad, konstateres et fald. Selv om det ikke er muligt at identificere alle årsagerne til denne tendens, er én forklaring oprettelsen af EU Pilot, der bidrager til på tilfredsstillende vis at afklare og løse visse spørgsmål vedrørende anvendelse af EU-retten, som er rejst af Kommissionen, hvorved problemer løses, uden at der er behov for at iværksætte traktatbrudsprocedurer, og hvorved der i forbindelse med klager opnås hurtigere resultater for borgerne og erhvervslivet.

4. KONKLUSIONER

I overensstemmelse med de forpligtelser, Kommissionen påtog sig i sin første evalueringsrapport for EU Pilot

- er EU Pilot blevet udvidet og anvendes nu fuldt ud af 25 medlemsstater. Projektets anvendelse er blevet udvidet, finjusteret og styrket
- har projektet ydet og yder fortsat et positivt bidrag til samarbejdet mellem Kommissionen og de deltagende medlemsstater med hensyn til at besvare forespørgsler og løse borgernes, erhvervslivets og civilsamfundets problemer hurtigere. Ca. 80 % af medlemsstaternes svar er blevet bedømt som acceptable (i overensstemmelse med EU-retten), hvilket gør det muligt at lukke sagen, uden at der er behov for at iværksætte en traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF
- har de deltagende medlemsstater takket være en mere systematisk anvendelse af EU Pilot fået et centralt overblik over den generelle forvaltning af spørgsmål vedrørende EU-rettens anvendelse
- er arbejdsmetoderne og kvaliteten af sager i EU Pilot blevet forbedret takket være samarbejdet mellem Kommissionen og medlemsstaterne, som bestræber sig på at gøre en vedvarende indsats for at skabe gode resultater

⁹ Sager om manglende meddelelse er ikke omfattet af denne statistik, da de ikke hører ind under EU Pilots anvendelsesområde.

- skal medlemsstaterne og især Kommissionen fortsat sigte mod at opfylde det generelle 10-ugers-benchmark, som Kommissionen har fastsat for behandlingen af sager
- Er it-systemet og anvendelsesområdet for projektet blevet videreudviklet og afklaret i tæt samarbejde med medlemsstaterne for at forbedre EU Pilots funktionsmåde
- er der stadig plads til yderligere forbedringer, for så vidt angår samarbejdet og funktionsmåden, særlig med hensyn til opfyldelsen af de aftalte benchmarks og kvaliteten af både Kommissionens spørgsmål og medlemsstaternes svar.

Kommissionen mener, at EU Pilot ikke længere er et projekt, som befinder sig i en tidlig og eksperimenterende fase, men en veletableret arbejdsmetode, der leverer resultater for Kommissionen, de deltagende medlemsstater og borgerne. Den generelle tilgang, som Kommissionen anlægger, er at tilstræbe en hurtig løsning på problemer under anvendelse af EU Pilot og om nødvendigt iværksættelse og energisk gennemførelse af traktatbrudsprocedurer. Kommissionen er i gang med at undersøge muligheden for at udvide EU Pilot som et instrument til problemløsning og forebyggelse til alle medlemsstater og holder fortsat kontakt til de medlemsstater, der endnu ikke anvender EU Pilot.

Forhold vedrørende EU Pilots funktionsmåde vil blive behandlet i Kommissionens fremtidige årsberetninger om overvågning af EU-rettens anvendelse.