

Se perdre dans les détails ou aller de l'avant ?



La transposition en droit national des directives européennes en matière de transports en France, en Allemagne, en Grèce, en Italie et au Royaume-Uni

Par Dr Michael Kaeding*

La transposition des directives est une étape essentielle pour atteindre les objectifs du programme « Mieux légiférer ». C'est pourquoi, les États membres de l'Union européenne ont accordé ces dernières années une attention accrue à la transposition de la législation européenne en droit national. La mise en œuvre correcte et en temps utile du droit communautaire est le premier élément du Plan d'action de Lisbonne lancé par la Commission européenne, qui plaide pour un *examen stratégique du programme « Mieux légiférer »*. Cependant, force est de constater que les États membres continuent d'enfreindre le droit communautaire. Les nouvelles données disponibles actuellement pour la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie et le Royaume-Uni révèlent un problème de transposition en Europe. Entre 1995 et 2004, les cinq États membres considérés n'ont notifié que 45 % des instruments nationaux nécessaires dans les délais, avec un retard oscillant entre quelques jours et 251 semaines (soit presque 5 ans). Les facteurs potentiels de retard de transposition concernent soit des caractéristiques intrinsèques aux directives européennes, soit des variables spécifiques aux instruments juridiques nationaux. Ces goulets d'étranglement montrent que la mise en œuvre joue un rôle crucial.

En effet, outre les éléments de la législation nationale, les éléments de la législation européenne ont une influence considérable sur le résultat du processus national de mise en œuvre ultérieur – un point qui a suscité peu d'attention.

Le déficit de transposition : problème mineur ou réalité ?

Les États membres ont l'obligation, en vertu de l'article 10 du traité CE (ancien article 5), de respecter le droit communautaire. Aux termes de cet article, les États membres prennent les mesures législatives et réglementaires nécessaires, assurent leur mise en œuvre et veillent à leur bonne application sur leurs territoires respectifs. L'article 10 impose des obligations aux États membres, qui disposent cependant d'une certaine marge de manœuvre pour mettre ces mesures en application. Le non-respect de ces obligations peut donner lieu à l'ouverture d'une procédure d'infraction conformément à l'article 226 du traité CE (ancien

article 169).

Bien que la mise en œuvre complète de la législation européenne soit consacrée par les traités et nécessaire pour répondre aux objectifs de Lisbonne d'ici 2010, la plupart des États membres ne satisfont pas à cette obligation. En 2006, 144 directives relatives au marché intérieur n'avaient pas été mises en œuvre par tous les États membres. Or, la non-transposition crée une incertitude juridique et affaiblit la légitimité de la législation européenne. En outre, elle entrave la poursuite de l'intégration européenne et, partant, la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux. Enfin, elle nuit à la compétitivité des marchés, à la croissance nationale et à l'emploi en Europe.

L'existence d'un problème de transposition en Europe est une hypothèse soutenue par un nombre considérable de chercheurs.¹ Il s'agit réellement d'une crise majeure, qui doit nous inciter à nous interroger sur les raisons pour lesquelles les États membres éprouvent tant de difficultés à

se conformer à la législation communautaire. La présente étude se concentre sur la durée des processus nationaux de transposition des directives européennes, et porte sur la question suivante : *Pourquoi les États membres ne respectent-ils pas les échéances de transposition de la législation européenne ?*

La démarche de recherche

Depuis les années 1990, les études consacrées aux effets de l'intégration européenne sur les États membres se sont multipliées.² Cette littérature traite notamment de l'adaptation à la législation communautaire et, plus précisément, de la mise en œuvre sur le plan national des

359 semaines (soit 6,8 ans). Le secteur des transports est donc confronté à des cas sérieux de non-transposition causant des lacunes juridiques dans l'UE, où des États membres ont refusé de se conformer à la législation communautaire pendant presque 7 ans.

L'ensemble des données en matière de transports témoigne de variations significatives entre les États membres. En comparant la variation des moyennes et l'ampleur des variations au sein de chacun des groupes, les tests sur des échantillonnages indépendants pour les cinq États membres indiquent que ces pays diffèrent sensiblement dans leur niveau moyen de la variable dépendante. Le Tableau 1 montre ces différences nationales dans les délais de transposition.

Tableau 1. Différences nationales dans la durée de transposition⁴

État membre	France	Allemagne	RU	Italie	Grèce
Délai moyen de transposition en mois (semaines)	3,5 (14)	5 (24)	8 (33)	10 (41)	15 (60)

règlements et des directives de l'UE.³ La présente étude sur les causes des retards de transposition au sein des États membres reprend les principaux acquis de cette littérature riche et en plein développement.

Afin d'examiner la transposition des directives à l'échelon national, cette étude aborde un nouvel ensemble de données concernant la transposition des directives européennes dans le domaine des transports. Cet ensemble de données se présente comme une combinaison de bases de données juridiques nationales et de la base de données CELEX. L'étude porte sur cinq États membres : la France, la Grèce, l'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni. Ces pays ont été choisis de façon à couvrir la plupart des dimensions de variation des aspects institutionnels des systèmes politiques des États membres, le degré d'adhésion de l'opinion publique à l'UE, la taille des États membres, la qualité de membre fondateur ou non, la position géographique (pays du Nord et pays du Sud de l'Europe), les États généralement en retard (la Grèce) et les États plutôt ponctuels (le Royaume-Uni) dans le processus de transposition.

« Bruxelles, nous avons un problème »

Pour ce qui est de l'acquis communautaire dans le domaine des transports (1957-2004) et des 518 mesures nationales d'exécution correspondantes pour la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie et le Royaume-Uni, les chiffres indiquent que 45 % seulement des 106 directives ont été transposées dans les délais, et 55 % l'ont été en retard. La durée moyenne de transposition dans le secteur des transports était d'au moins 28 semaines (soit 7 mois) de retard. En outre, ces retards varient de quelques jours seulement à

Alors que la France présente les meilleurs résultats, avec un délai moyen d'attente de transposition de seulement 14 semaines, les instruments juridiques nationaux italiens affichent un retard de 41 semaines en moyenne (soit approximativement 10 mois). L'Allemagne et le Royaume-Uni se situent entre cinq et huit mois. La moyenne britannique est le double de celle de la France. La Grèce se trouve loin derrière, avec une moyenne de 60 semaines de retard.

De plus, les transpositions varient entre les cinq secteurs, à savoir les transports maritime, routier, ferroviaire, aérien et la navigation intérieure. Alors que les directives en matière de transport général ou maritime obtiennent les meilleurs résultats avec un retard moyen de 20 semaines tout au plus, les directives sur le transport aérien subissent des retards moyens d'un an. Les directives sur les transports routier et ferroviaire oscillent entre huit et neuf mois de retard. Les directives concernant la navigation intérieure sont celles dont la transposition est la plus lente puisque le retard moyen atteint 27 mois (2,25 ans).

Les facteurs potentiels de retard de transposition

Deux catégories de variables peuvent être identifiées : celle qui concerne les caractéristiques intrinsèques aux directives européennes, et celle relative aux instruments nationaux de transposition.

Les caractéristiques propres aux directives européennes

Les causes les plus significatives du retard de transposition sont des variables spécifiques aux directives européennes. On distingue à cet égard quatre caractéristiques pouvant entraîner un retard de transposition : le degré de détail de

Pourquoi les États membres ne respectent-ils pas les échéances de transposition de la législation européenne ?

la directive, le pouvoir d'appréciation qu'elle accorde, sa complexité et l'échéance de transposition qu'elle impose.

Le niveau de détail

En principe, les directives doivent spécifier, aux termes de l'article 249 du traité sur l'UE : « *lie (...) quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la*

La complexité

Le nombre de considérants au début d'une directive peut également inciter des États membres réticents, voire opposés, au texte de la directive à la soutenir. En fait, bien qu'ils n'aient pas le même statut juridique que les articles, les considérants sont presque devenus une troisième manière de légiférer.⁸ Ils sont censés énoncer le but de la directive



© Communauté européenne, 2008

compétence quant à la forme et aux moyens. » La tendance au cours de la dernière décennie, néanmoins, a été de les détailler davantage, au point qu'elles pourraient passer pour des règlements.⁵ La directive 2001/53/CE sur les équipements marins, par exemple, ne comporte que quatre articles imprimés sur une page, tandis que vingt-six pages sont consacrées aux annexes couvrant les 184 équipements pour lesquels des normes d'essai détaillées existent déjà dans les instruments internationaux. Un niveau élevé de détail réduit la marge d'interprétation des États membres, ce qui prolonge d'autant les processus nationaux de transposition.⁶ *Plus une directive est détaillée, plus le risque est grand de voir sa transposition retardée.*

Le pouvoir d'appréciation

Le pouvoir d'appréciation accordé par la directive constitue un autre facteur. Plus ce pouvoir est élevé, notamment par le nombre de points sur lesquels la directive laisse un certain degré de flexibilité, plus il s'avère difficile de trouver un accord entre les nombreux acteurs impliqués dans la transposition.⁷ Autrement dit, plus les sujets à étudier et à négocier sont nombreux, plus la négociation est stratégique et longue, plus il faut de temps pour aboutir à un accord. *Plus le pouvoir d'appréciation est élevé, ceteris paribus, plus il sera difficile de parvenir à un accord dans les délais impartis.*

et décrire chacune de ses dispositions principales, ce qui constitue une indication fiable quant à la complexité de la directive. Parfois, les États membres les utilisent pour insérer des dispositions qu'ils n'ont pas réussi à introduire dans le texte, et la Commission européenne pour y joindre des dispositions normatives qui n'avaient pas obtenu l'accord des États membres. *Plus il y a de considérants, plus le contenu d'une directive est complexe et plus une transposition rapide sera difficile à réaliser.*

L'échéance de transposition imposée par la directive

Une quatrième cause déterminante du retard de transposition réside dans le délai que le texte de la directive accorde pour sa propre transposition. Bien que l'effet de l'échéance fixée sur les processus nationaux de transposition soit évident, certaines études avancent l'hypothèse que plus ce délai est étendu, moins les retards de transposition seront longs.⁹ Avec de plus longs délais, en effet, les acteurs nationaux peuvent prendre le temps d'achever leurs travaux. *Plus un État membre dispose de temps pour transposer une directive, plus il est probable que la transposition sera assurée dans les délais.*

Les variables concernant le niveau national se révèlent également être des causes importantes.

Les caractéristiques spécifiques aux instruments nationaux de transposition

Les variables concernant le niveau national se révèlent également être des causes importantes. Cette étude relève cinq caractéristiques propres aux instruments juridiques nationaux qui peuvent entraîner des retards dans le processus de transposition : le type d'instrument juridique, le nombre d'instruments juridiques, le nombre de ministères impliqués, le « goodness-of-fit » et l'opinion publique à l'égard de l'UE.

Le type d'instrument juridique national

Les États membres transposent les directives européennes au moyen d'instruments juridiques nationaux. Leurs types varient suivant les États. Un instrument juridique peut être préféré à un autre en fonction des traditions administratives ou ministérielles. Ces différents types d'instruments juridiques peuvent entraîner des retards de transposition plus ou moins longs selon les acteurs impliqués.¹⁰ Mastenbroek a montré, par exemple, qu'un arrêté ministériel néerlandais est plus rapide qu'un statut ou qu'un ordre du Conseil, parce que, dans le premier cas, il est rare de faire appel à un organe consultatif et de devoir entendre le Conseil d'État et le Parlement.¹¹ Les gouvernements qui doivent ménager ou satisfaire de nombreux partenaires au sein d'une coalition, ou d'autres acteurs pouvant opposer un veto, ont besoin de plus de temps pour parvenir à un accord.¹² Moins un instrument juridique implique d'acteurs, plus la transposition est rapide. Une variable peut être basée sur quatre catégories pour l'ensemble des mesures nationales de transposition selon le nombre d'acteurs impliqués : acte législatif, décret gouvernemental, arrêté ministériel et circulaire.

de transposition apparaissent avec l'accroissement de la charge de travail.¹⁴ Plus il y a de mesures nationales d'exécution à transposer, plus les retards seront probables.

Le nombre de ministères impliqués

L'argument des « murs de Chine » utilisé dans la littérature¹⁵ renvoie au niveau de coopération entre ministères et entre départements au sein d'un même ministère. Plus le nombre de ministères participant au processus est élevé, plus il faut de temps pour trouver une solution, ce qui retarde d'autant l'adoption finale de l'instrument juridique national. Plus il y a de ministères impliqués, plus les retards de transposition sont probables.

Le « goodness-of-fit »

Nos données sur la transposition indiquent que l'effort nécessaire pour changer les textes juridiques existants, les procédures administratives de mise en œuvre et le comportement des acteurs ou des destinataires ne suffisent pas à expliquer le retard de transposition. L'argument selon lequel plus l'ajustement est grand entre les processus, les politiques et les institutions au niveau interne et au niveau européen, plus les coûts d'adaptation sont élevés pour l'État membre et donc plus le processus est lent, n'est pas confirmé. La vitesse de transposition n'est pas fonction des coûts du changement pour les responsables politiques, les administrateurs et les acteurs concernés.

L'opinion publique à l'égard de l'UE

Comme les responsables politiques opèrent souvent leurs choix en fonction d'échéances électorales, l'opinion des électeurs vis-à-vis de l'UE peut avoir un effet sur le processus de transposition dans les États membres. Il est donc justifié

Tableau 2: Catégorisation des instruments nationaux dans huit États membres¹³

	Acte législatif	Décret	Arrêté ministériel	Circulaire
Allemagne	Gesetz	–	Verordnung	Verwaltungs-vorschrift
Angleterre	Act of Parliament	Order in Council	Ministerial Order	–
France	Loi, DDAC, Ordonnance	Décret ministériel	Arrêté	Circulaire
Italie	Legge, legge comunitaria, decreto legge, decreto legislativo	–	Decreto ministeriale	–
Espagne	Ley ordinaria, real decreto-ley, real decreto-legislativo	Real decreto	Orden	Resolución, Instrucción, Circular
Pays-Bas	Wet	Algemene Maatregel van Bestuur	Ministeriële regeling	–
Grèce	Νόμος (Nomos)	Προεδρικό Διάταγμα (Proädriko diatarma)	Κοινή Υπουργική Απόφαση (Kini ipurgiki apofasi)	Εγκύκλιος (Egiklios)
Suède	Lag	–	Förordning	Föreskrift

Le nombre d'instruments juridiques nationaux

Une autre variable importante pouvant expliquer un retard de transposition est le nombre d'instruments juridiques nécessaires à une transposition complète. Les problèmes

de considérer cet aspect comme une variable de contrôle. Dans ce cas, en effet, l'opinion publique à l'égard de l'UE est importante. Il s'agit d'une cause significative de retard de transposition, mais en sens inverse. Les statistiques

basées sur une question posée depuis 1974 par des instituts de sondage indépendants dans différents États membres de l'UE : « *Pensez-vous que l'appartenance de votre pays à l'UE est une bonne chose ?* » montrent qu'une opinion publique critique vis-à-vis de l'UE mène en fait à une transposition rapide. C'est un constat intéressant pour tous ceux d'entre nous qui considèrent que les sentiments du public à l'égard de l'UE n'importent pas et que, le cas échéant, leur effet est inverse. Ceci pourrait découler du fait que les États membres dont les

citoyens sont plutôt sceptiques vis-à-vis de l'UE négocient plus efficacement durant les différentes phases d'élaboration de la législation communautaire, c'est-à-dire dans les groupes de travail et au Conseil des ministres. Dans la mesure où les responsables politiques agissent en fonction d'échéances électorales, les gouvernements dont les électeurs sont sceptiques à l'égard de l'UE sont encore plus motivés pour défendre leurs intérêts pendant les négociations, tandis que les États membres dont l'opinion publique est plus favorable acceptent des engagements plus forts s'ils peuvent ainsi faire avancer l'idée européenne.

L'impact des différents facteurs sur les processus de transposition

Les facteurs spécifiques aux directives européennes d'une part et les facteurs propres aux contextes nationaux d'autre part ont des effets variables sur les délais des processus nationaux de transposition. L'analyse complémentaire de l'ensemble de données distingue deux types de retards : court retard (inférieur à 6 mois), long retard (supérieur à 6 mois). *Un retard de transposition supérieur à 6 mois semble ainsi être davantage dû à des facteurs nationaux* : le nombre d'acteurs disposant d'un veto impliqués dans le processus de transposition semble jouer un plus grand rôle dans l'explication des retards de transposition très longs. Il en est de même pour le nombre croissant d'instruments juridiques nationaux requis pour la transposition complète d'une directive européenne. D'autre part, *les retards de transposition plus courts sont davantage liés à des facteurs spécifiques aux directives européennes*, tels que le pouvoir d'appréciation, la complexité et l'échéance fixée pour la transposition.

Conclusion

Face aux enjeux de la mondialisation croissante, il est temps d'aller de l'avant et de relever les défis posés par le droit communautaire plutôt que de se perdre dans les détails de la transposition. Suite aux récents élargissements, l'adaptation à la législation européenne restera une ambition européenne dans tous les États membres où la transposition de la législation européenne pourrait rester lettre morte au lieu de devenir effectivement « droit vivant ». Cette étude montre que l'UE fait face à un sérieux déficit

Un retard de transposition supérieur à 6 mois semble ainsi être davantage dû à des facteurs nationaux.

de transposition dans le secteur des transports. Entre 1995 et 2004, les cinq États membres considérés n'ont notifié que 45 % des instruments nationaux nécessaires dans les délais. Mais 55 % des transpositions se sont produites après cette échéance, avec un retard oscillant entre quelques jours et 251 semaines (soit presque 5 ans).

Certes, il existe certains cas où la transposition a été effectuée jusqu'à 2,4 ans avant l'échéance fixée par la directive. Les données disponibles révèlent même que 20 % des mesures nationales d'exécution étaient en vigueur plus de six mois avant le délai de transposition officiel prévu par la directive. La transposition à un stade précoce représente cependant une sorte de sur-réglementation. En conséquence, les entreprises nationales doivent s'adapter à la nouvelle législation avant leurs homologues européens, ce qui risque de créer une situation de désavantage concurrentiel dans le contexte du marché unique.

Quels sont les « goulets d'étranglement » qui empêchent une transposition rapide de la législation communautaire ? Cette étude révèle qu'une transposition ne représente pas qu'un simple processus juridique ou administratif géré par des fonctionnaires au sein des administrations publiques. Au-delà des pratiques et des procédures juridiques et bureaucratiques, c'est la politique qui est déterminante. Pour paraphraser une maxime célèbre de Clausewitz : « *La mise en œuvre est la continuation de la politique par d'autres moyens* » ou, en d'autres termes, la suite du « *qui obtient quoi, quand, où, et comment* » (Lasswell).

En se concentrant sur les retards de transposition au sein de l'UE, cette étude discerne deux ensembles de catalyseurs conditionnant le changement politique. Il faut donc considérer à la fois les caractéristiques intrinsèques aux directives européennes et celles qui concernent les instruments nationaux de transposition, et leurs effets variables sur les délais des processus nationaux de transposition. En effet, nous ne pouvons pas séparer la conception d'une politique de sa mise en œuvre.

Cette étude met en évidence que chaque série de facteurs produit un effet différent sur le phénomène des délais de transposition. D'une part, il semble que les retards les plus longs, supérieurs à six mois, soient liés à des facteurs nationaux propres aux États membres. D'autre part, les caractéristiques intrinsèques aux directives européennes, et en particulier leurs aspects techniques, offrent une explication aux retards les plus courts, inférieurs à six mois. En ce sens, cette étude fait valoir que *la transposition devrait être davantage prise en compte au niveau de la conception, suggérant ainsi que la théorie politique devrait être formulée en gardant à l'esprit sa mise en œuvre*. La question de la transposition doit être envisagée sous l'angle du cycle de vie d'une politique, une approche fragmentaire risquant d'être inefficace.

Remerciements

Je tiens à remercier le Groupe de recherche associé au projet « Analyzing Europe : The transposition of EU directives across Member States » de l'Université de Leyde, aux Pays-Bas, et en particulier Bernard Steunenberg, Kees van Kersbergen, Frans van Waarden, Antoaneta Dimitrova, Markus Haverland, Ellen Mastenbroek, Mark Rhinard, Sara Berglund, Ieva Gange et Marleen Romeijn. Je tiens également à remercier Sébastien Loisel et Florence Fiset, ainsi que Andreas Mom pour son expertise juridique et les suggestions qu'il m'a apportées. Le financement de cette recherche a été généreusement assuré par l'Organisation néerlandaise pour la recherche scientifique (NWO) et l'Institut européen d'administration publique (IEAP) de Maastricht.

NOTES

- * Dr Michael Kaeding, Chargé de cours, Unité "Processus décisionnel européen", IEAP.
- 1 Mastenbroek, E. (2003) "Surviving the deadline: Transposition of EU directives in the Netherlands", *European Union Politics*, 4(4): 371-355; Falkner, G., O. Treib, M. Hartlapp et S. Leiber (2005) *Complying with Europe? The Impact of EU Minimum Harmonisation and Soft Law in the Member States*, Cambridge: Cambridge University Press; Steunenberg, B. et W. Voermans (2005) *De omzetting van Europese richtlijnen: Instrumenten, technieken en processen in zes lidstaten vergeleken*, WODC: Leiden Universiteit. [The transposition of EU directives: Instruments, techniques and processes in six member states.]; Kaeding, M. (2007a) *Better regulation in the European Union-Lost in Translation or Full Steam Ahead? The Transposition of EU Transport Directives across Member States*. Leiden: Leiden University Press; Kaeding, M. (2007b) "Active Transposition of EU legislation", *Eipascope*, 2007/3.
 - 2 Mény, Y., P. Muller et J. L. Quermonne (1996) *Adjusting to Europe. The Impact of the European Union on National Institutions and Policies*, London/New York: Routledge; Nugent, N. (2003) *The Government and Politics of the European Union*, Durham: Duke University Press; Green Cowles, M., J. Caporaso et T. Risse (éds.) (2001) *Transforming Europe: Europeanization and Domestic Change*, Ithaca et London: Cornell University Press; Knill, C. (2001) *The Europeanization of National Administrations: Patterns of Institutional Change and Persistence*, Cambridge: Cambridge University Press; Featherstone, K. et C. Radaelli (2003) *The Politics of Europeanization*, Oxford: Oxford University Press.
 - 3 Knill, C. et A. Lenschow (1998) "Coping with Europe: the Impact of British and German Administrations on the Implementation of EU Environmental Policy", *Journal of European Public Policy*, 5: 595-615; Börzel, T. A. (2001) "Non-compliance in the European Union: pathology or statistical artifact?", *Journal of European Public Policy*, 8(5): 803-824; Falkner et al., *Complying with Europe? The Impact of EU Minimum Harmonisation and Soft Law in the Member States*.
 - 4 Kaeding, M. (2008) "Lost in translation or full steam ahead? The transposition of EU Transport Directives across Member States", *European Union Politics*, 9(1): 115-143.
 - 5 Bellis, R. (2003) *Improving implementation of EU legislation*, Foreign and Commonwealth Office, UK: London.
 - 6 Kaeding, M. (2006) "Determinants of transposition delay in the European Union. The member state perspective", *Journal of Public Policy*, 26(3): 229-253.
 - 7 Thomson, R., R. Torenvlied, et J. Arregui (2007) "Executive discretion and the paradox of compliance in the European Union", *British Journal of Political Science*, 37(4): 685-709.
 - 8 Bellis, *Improving implementation of EU legislation*: 13.
 - 9 Berglund, S., I. Gange et F. van Waarden (2006) "Mass Production of Law. Routinization in Transposition of European Directives. A Sociological- institutional account", *Journal of European Public Policy*, 13(5): 692-716.
 - 10 Steunenberg et Voermans, *De omzetting van Europese richtlijnen: Instrumenten, technieken en processen in zes lidstaten vergeleken*.
 - 11 Mastenbroek, "Surviving the deadline: Transposition of EU directives in the Netherlands".
 - 12 Haverland, M. (2000) "National adaptation to European integration: the importance of institutional veto points", *Journal of Public Policy*, 20 (1): 83-103; Giuliani, M. (2003) "Europeanization in Comparative Perspective: Institutional Fit and National Adaptation", in: K. Featherstone et C. Radaelli (éds.), *The Politics of Europeanization*, Oxford: Oxford University Press, pp. 134-155.
 - 13 Kaeding, *Better regulation in the European Union- Lost in Translation or Full Steam Ahead? The Transposition of EU Transport Directives across Member States*, p. 99.
 - 14 Ciavarini Azzi, G. (2000) The slow march of European legislation: The implementation of directives. In: K.-H. Neunreither et A. Wiener (éds.), *European Integration after Amsterdam: Institutional dynamics and prospects for democracy*, Oxford: Oxford University Press, p. 56.
 - 15 Bekkers, V., J. Bonnes, A. De Moor van Vugt, P. Schooneveld et W. Voermans (1995) in: S. A. Pappas (éd.), *National administrative procedures for the preparation and implementation of community decisions*, Maastricht: EIPA, pp. 397-477.