



---

Έγγραφο συνόδου

---

**A8-0306/2016**

19.10.2016

## ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των πλωτών επιβατικών μεταφορών  
(2015/2350(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Keith Taylor

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

	<b>Σελίδα</b>
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ .....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ .....	13
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ .....	15

## ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

### σχετικά με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των πλωτών επιβατικών μεταφορών (2015/2350(INI))

*Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,*

- έχοντας υπόψη τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, όπως τροποποιήθηκε,
- έχοντας υπόψη το Πρωτόκολλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού του 1978 που σχετίζεται με τη Διεθνή Σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία,
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του ΟΗΕ του 2006 για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία,
- έχοντας υπόψη την 21η Διάσκεψη των μερών (COP 21) της σύμβασης πλαισίου του ΟΗΕ για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) και την 11η Διάσκεψη των μερών η οποία λογίζεται ως Σύνοδος των συμβαλλομένων μερών στο Πρωτόκολλο του Κιότο (CMP11), και η οποία πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, Γαλλία, από τις 30 Νοεμβρίου έως τις 11 Δεκεμβρίου 2015,
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 21ης Ιανουαρίου 2009 με τίτλο «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018» (COM(2009)0008),
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ<sup>1</sup>,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010<sup>2</sup>,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 5ης Μαΐου 2010 σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018<sup>3</sup>,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς

<sup>1</sup> ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

<sup>2</sup> ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129.

<sup>3</sup> ΕΕ C 81 Ε της 15.3.2011, σ. 10.

τη βιώσιμη κινητικότητα<sup>1</sup>,

- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004<sup>2</sup>,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής, της 24ης Μαΐου 2016, με τίτλο «Έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 για τα δικαιώματα των επιβατών στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (COM(2016)0274)»,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 10ης Σεπτεμβρίου 2013 με τίτλο «Για ποιοτική εσωτερική ναυσιπλοΐα – NAIADES II» (COM(2013)0623),
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>3</sup>,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1090/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/42/ΕΚ σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών<sup>4</sup>,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας<sup>5</sup>,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)<sup>6</sup>,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2012/33/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο<sup>7</sup>,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2015 με τίτλο «REFIT Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων» (COM (2015)0508),

<sup>1</sup> Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8\_TA(2015)0310.

<sup>2</sup> ΕΕ L 334 της 17.12.2010, σ. 1.

<sup>3</sup> ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

<sup>4</sup> ΕΕ L 325 της 9.12.2010, σ. 1.

<sup>5</sup> ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35.

<sup>6</sup> ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14.

<sup>7</sup> ΕΕ L 327 της 27.11.2012, σ. 1.

- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής της 31ης Μαρτίου 2016 με τίτλο «Αξιολόγηση REFIT της οδηγίας 2000/59/EK σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου» (COM (2016)0168),
  - έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,
  - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A8-0306/2016),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η γεωγραφία της Ευρώπης, με την εκτενή ακτογραμμή της και τα πολλά νησιά και τους ποταμούς της, προσφέρει εξαιρετικές ευκαιρίες για βιώσιμες πλωτές επιβατικές μεταφορές·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πλωτές επιβατικές μεταφορές στους τομείς των παράκτιων (μικρών αποστάσεων) μεταφορών, των εσωτερικών και θαλάσσιων πορθμείων, της αστικής και περιφερειακής κινητικότητας, των κρουαζιερών και του τουρισμού παρουσιάζουν σημαντικές προοπτικές για τη χρήση της διαθέσιμης πλεονάζουσας ικανότητας τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και σε επίπεδο σκαφών και έχουν ζωτικό ρόλο στη διασύνδεση των διαφόρων περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθιστάμενες σημαντικός παράγον συνοχής· λαμβάνοντας υπόψη επιπλέον ότι οι κρουαζιέρες και τα πορθμεία ως δραστηριότητα τονώνουν τον παράκτιο τουρισμό, εφόσον είναι μια από τις βασικές ναυτιλιακές δραστηριότητες στην Ευρώπη·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια τάση μεγάλης αύξησης των πλοίων σε διαφορετικές περιοχές ναυσιπλοΐας, π.χ. πλοίων θαλάσσιων-ποτάμιων μεταφορών που πληρούν προδιαγραφές θαλασσιών σκαφών και είναι επίσης ικανά να πλέουν σε αβαθή ύδατα·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι με την ανάπτυξη των τεχνολογιών οι πλωτές μεταφορές έχουν καταστεί και πάλι μια εναλλακτική λύση έναντι των συμφορημένων δρόμων για την πρόσβαση στα κέντρα των πόλεων·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι στις πλωτές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές αντιμετωπίζονται διαφορετικές προκλήσεις και παρουσιάζονται διαφορετικές ανάγκες όσον αφορά τις υποδομές, τις περιβαλλοντικές προκλήσεις, τα επιχειρησιακά ζητήματα, την ασφάλεια και τις σχέσεις λιμένα-πόλης, τη στιγμή που η διαχείριση αμφοτέρων των τμημάτων της αγοράς εκτελείται από μία λιμενική αρχή·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι θα αυξηθεί η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία με την ενσωμάτωση πλωτών επιβατικών κόμβων στην ευρωπαϊκή πολιτική που αφορά τη διασύνδεση των υποδομών, όπως εφαρμόζεται ήδη μέσω των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) αντιστοίχως·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι δυνατότητες δανειοδότησης και εγγυήσεων για έργα πλωτών μεταφορών παρέχονται, μεταξύ άλλων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ), ως συμπληρωματικό μέσο παράλληλα με τις παραδοσιακές επιχορηγήσεις·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές έχουν χαρακτηριστεί φιλικός προς το περιβάλλον κλάδος μεταφορών που χρειάζεται ειδική φροντίδα και υποστήριξη

και η Λευκή Βίβλος συνιστά την προώθηση των θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, την αύξηση του μεριδίου των παράκτιων μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τη βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών·

- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Σύμβαση του ΟΗΕ για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και η πρόταση για την Ευρωπαϊκή Πράξη σχετικά με την προσβασιμότητα παρέχουν ορθή καθοδήγηση όχι μόνο για την εφαρμογή και, κατά περίπτωση τη μελλοντική επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010, αλλά και για την έγκριση της νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών σε διατροφικό πλαίσιο, δεδομένου ότι η εν λόγω νομοθεσία θα πρέπει να περιλαμβάνει απρόσκοπτη προσβασιμότητα για τους επιβάτες με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι, ενώ οι πλωτές επιβατικές μεταφορές θεωρούνται ασφαλής τρόπος μεταφοράς, έχουν συμβεί διάφορα τραγικά ατυχήματα στο παρελθόν στον τομέα των πλωτών επιβατικών μεταφορών, μεταξύ των οποίων τα ατυχήματα των πλοίων Estonia, Herald of Free Enterprise, Costa Concordia, Norman Atlantic και UND Adryatik·
- IA. λαμβάνοντας υπόψη ότι, στη στρατηγική της για την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών έως το 2018, η ΕΕ ορίζει ως στόχο να αναδειχθεί σε παγκόσμια ηγέτιδα στη θαλάσσια έρευνα και καινοτομία καθώς και στη ναυπηγική επιδιώκοντας τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και των ευφών συστημάτων στα πλοία, τη μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου τους, την ελαχιστοποίηση του κινδύνου ατυχημάτων και την παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής εν πλω·
- IB. λαμβάνοντας υπόψη ότι σε πολλά τμήματα των ευρωπαϊκών ποταμών και στους αστικούς κόμβους μεταξύ αυτών, αναπτύσσονται ο ποτάμιος τουρισμός με πλοίο και οι πλωτές μεταφορές επιβατών σε ποτάμια, κανάλια και άλλες εσωτερικές πλωτές οδούς·
- II. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ έχει θεσπίσει μια σειρά από μακροστρατηγικές που βασίζονται στη χρήση πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων των στρατηγικών για τον Δούναβη, την Αδριατική-Ιόνιο και τη Βαλτική·
- 1. εκτιμά πως το θεματολόγιο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ και των κρατών μελών της πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προτεραιότητα στις πλωτές επιβατικές μεταφορές (WPT/ΠΕΜ)· θεωρεί, συνεπώς, ότι η ΕΕ και τα κράτη μέλη της πρέπει να εργαστούν για τη δημιουργία ενός «ενιαίου χώρου για τις πλωτές επιβατικές μεταφορές», για παράδειγμα μέσω της απλούστευσης της διοικητικής επιβάρυνσης που προκαλεί η διασυνοριακή επιβατική ναυσιπλοΐα·

### ***Ανταγωνιστικότητα***

- 2. ενθαρρύνει τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και την Επιτροπή να λάβουν υπόψη τις ΠΕΜ, και ειδικότερα να βελτιώσουν τις συναφείς υποδομές τόσο του κεντρικού όσο και του συνολικού δικτύου τους στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ και της ΔΣΕ μέσω της ενίσχυσης της διασύνδεσής τους μεταξύ άλλων με τις υποδομές στην ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένης της παροχής υποδομών και πληροφοριών ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες κινητικότητας όλων των ταξιδιωτών·
- 3. ενθαρρύνει την ανάπτυξη, μεταξύ άλλων στις τρίτες χώρες, των θαλάσσιων αρτηριών

που προάγουν αποδοτικές πολυτροπικές μεταφορές, διευκολύνουν τη συμπλήρωση του συγκεκριμένου τρόπου με άλλα δίκτυα και τρόπους μεταφοράς, εξαλείφουν τα εμπόδια σε βασικές υποδομές του δικτύου και διασφαλίζουν εδαφική συνέχεια και ολοκλήρωση·

4. τονίζει την ανάγκη να εξαλειφθούν τα «σημεία συμφόρησης» στη διασύνδεση του εκτεταμένου δυτικοευρωπαϊκού συστήματος εσωτερικών πλωτών οδών με το υφιστάμενο ανατολικοευρωπαϊκό σύστημα, το οποίο έχει υποστεί σημαντική και, σε μερικά σημεία, πλήρη υποβάθμιση·
5. καλεί την Επιτροπή να δημοσιεύσει ετήσια επισκόπηση των έργων ΠΕΜ που έχουν συγχρηματοδοτηθεί από την ΕΕ μέσω των ταμείων συνοχής, των διαρθρωτικών ταμείων, των περιφερειακών ταμείων, των προγραμμάτων Interreg και «Ορίζοντας 2020», της ΔΣΕ, του ΔΕΔ-Μ και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων·
6. καλεί την Επιτροπή να δημοσιεύσει συγκεντρωτική έκθεση για την εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ στον τομέα των πλωτών επιβατικών μεταφορών·
7. τονίζει τη μεγάλη σημασία των ευρωπαϊκών στατιστικών στοιχείων για τη διαμόρφωση σχεδίων και πολιτικών στον τομέα των πλωτών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των διασυνοριακών υπηρεσιών θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών που παρέχουν τόσο τα πορθμεία όσο και τα κρουαζιερόπλοια, δεδομένου ότι υπάρχουν περιφέρειες όπου η μεταφορά μεταξύ δύο διαφορετικών περιοχών μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με πλωτά μέσα· ζητεί από τη Eurostat να συμπεριλάβει, στα στατιστικά της, στοιχεία για τους επιβάτες θαλάσσιων κρουαζιέρων, τις «επισκέψεις επιβατών σε ενδιάμεσους λιμένες», δηλαδή τον αριθμό των επιβατών και επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε κάθε λιμένα διέλευσης και όχι μόνο τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιούν διακοπές κάθε χρόνο (δείκτης κίνησης)· η συμπερίληψη των εν λόγω μεγεθών θα δώσει μια περισσότερο ρεαλιστική εικόνα της προστιθέμενης αξίας του τομέα των κρουαζιέρων, και των πλωτών επιβατικών μεταφορών εν γένει·
8. καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει ένα σύστημα εναρμονισμένης συλλογής στατιστικών στοιχείων σχετικά με τα ατυχήματα και τα περιστατικά για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής κυκλοφορίας·
9. πιστεύει ότι η ενσωμάτωση των ΠΕΜ στα αστικά και περιφερειακά δίκτυα δημόσιων μεταφορών θα μπορούσε να ενισχύσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα της κινητικότητας, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, την ποιότητα ζωής, το προσιτό κόστος, την αποσυμφόρηση των χερσαίων δικτύων μεταφορών και την άνεση στις πόλεις· καλεί την Επιτροπή να στηρίζει πλήρως τις επενδύσεις σε ποιοτικές υποδομές στην ενδοχώρα, οι οποίες μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της τοπικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και να διασφαλίσουν ότι δεν θα υπάρξουν αρνητικές συνέπειες για τον τοπικό πληθυσμό· καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει καταλόγους με παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών στον συγκεκριμένο τομέα·
10. καλεί τα κράτη μέλη να προωθήσουν και να στηρίξουν τοπικές πρωτοβουλίες για την ενεργοποίηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως μέσου εφοδιασμού αστικών συγκροτημάτων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κέντρων διανομής σε ποτάμιους λιμένες και της ανάπτυξης των επιβατικών μεταφορών, με πρώτο στόχο να καταστούν

οι αντίστοιχες περιοχές τουριστικά πιο ελκυστικές·

11. τονίζει ότι οι ΠΕΜ θα πρέπει να ενσωματωθούν καλύτερα στα συστήματα παροχής πληροφοριών, κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των δημόσιων υπηρεσιών και την περαιτέρω ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, ιδίως σε απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές· τονίζει ότι κατά την οικοδόμηση του ευρωπαϊκού ολοκληρωμένου συστήματος έκδοσης εισιτηρίων πρέπει να ληφθούν υπόψη οι μεταφορείς πλωτών επιβατικών γραμμών·
12. ενθαρρύνει την Επιτροπή να χρηματοδοτήσει καλύτερα οργανωμένα και περισσότερο αποδοτικά έργα για ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφορών, με σκοπό: μια σταδιακή μείωση της κατανάλωσης ενέργειας· μια αναδιοργάνωση των χρονοδιαγραμμάτων των διαφόρων δημόσιων και ιδιωτικών αεροπορικών, θαλασσιών και χερσαίων μεταφορέων, με στόχο τη διατροφική και αποδοτική διαχείριση των επιβατικών μεταφορών· την ενοποίηση των εισιτηρίων που εκδίδονται από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς σε ένα ενιαίο εισιτήριο διαθέσιμο μέσω μιας ψηφιακής εφαρμογής·
13. επισημαίνει ότι, όπου είναι δυνατόν, οι πρακτικές βάσει των οποίων τα εμπορευματικά πλοία παρέχουν επίσης επιβατικές υπηρεσίες και αντιστρόφως, όπως στην περίπτωση των πορθμείων, θα πρέπει να προωθούνται, καθώς αφενός προσφέρουν στα πλοία τη δυνατότητα να αυξήσουν τα ποσοστά πλήρωσης θέσεων και να εξασφαλίσουν μεγαλύτερη οικονομική αποδοτικότητα και αφετέρου μετριάζουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση·
14. επικροτεί τις προσπάθειες μετάβασης του τομέα των ΠΕΜ σε καθαρότερα, αποδοτικά από ενεργειακή άποψη πλοία με χαμηλότερες εκπομπές, βάσει ενός ευρωπαϊκού πλαισίου που έχει ως στόχο να καταστήσει τις πλωτές μεταφορές πιο πράσινες· πιστεύει ότι αυτό θα οδηγήσει σε φθηνότερες λύσεις που θα είναι πιο βιώσιμες, πιο ελκυστικές και ως εκ τούτου οικονομικά πιο ανταγωνιστικές, καθιστώντας τον τομέα συνολικά «πιο φθηνό, πιο καθαρό, πιο πράσινο»·
15. σημειώνει ότι τα διαφορετικά προβλήματα των μεγάλων παράκτιων ζωνών της ΕΕ υπαγορεύουν την ανάληψη διαφορετικών δράσεων (περισσότερες υπηρεσίες πορθμείου στη Βόρεια Θάλασσα, αναβάθμιση και τεχνική αξιοποίηση των πορθμείων στη Μεσόγειο κ.λπ.)·
16. είναι πεπεισμένο ότι η βιομηχανία ναυπήγησης επιβατικών πλοίων της ΕΕ πρέπει να παραμείνει βασικός ανταγωνιστικός παίκτης, παρέχοντας περισσότερα κίνητρα και μειώνοντας παράλληλα το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα χάρη στην αύξηση της έρευνας και της καινοτομίας στη συγκεκριμένη βιομηχανία·

### ***Περιβαλλοντική βιωσιμότητα***

17. καλεί την Επιτροπή να ενσωματώσει τις ΠΕΜ στη στρατηγική της και να λάβει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> σε εναρμόνιση με τις συμφωνίες COP21, και να ελαχιστοποιήσει κατ' αυτόν τον τρόπο το εξωτερικό κόστος·
18. προτρέπει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να βελτιώσουν τα περιβαλλοντικά πρότυπα με στόχο τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, σύμφωνα με τα πρότυπα της Βαλτικής Θάλασσας για τα όρια των εκπομπών θείου, την ποιότητα των καυσίμων και



τη χρήση κινητήρων αποδοτικότερων από πλευράς καυσίμων·

19. τονίζει ότι η απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές απαιτεί σημαντικές προσπάθειες και πρόοδο στους τομείς της έρευνας και της καινοτομίας· στηρίζει την Επιτροπή στην προώθηση του ΥΦΑ (υγροποιημένου φυσικού αερίου), των εναλλακτικών μη ορυκτών καυσίμων, των ηλεκτρικών και υβριδικών συστημάτων με βάση τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και της ηλιακής και αιολικής ενέργειας για τα θαλάσσια σκάφη, και την ενθαρρύνει να προσαρμόσει την έρευνα και την καινοτομία δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην πρακτική εφαρμογή στον τομέα των ΠΕΜ·
20. υπενθυμίζει ότι, μετά την έκδοση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, απαιτείται στους θαλάσσιους λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ να υπάρχουν, έως το 2025, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού σκαφών και πομπούρων πλοίων με ΥΦΑ, ενώ στους εσωτερικούς λιμένες έως το 2030·
21. καλεί την Επιτροπή να προωθήσει πολιτικές ενεργειακής αυτάρκειας μέσω της τοποθέτησης φωτοβολταϊκών στα κτίρια των λιμενικών τερματικών σταθμών και μέσω της αποθήκευσης της ενέργειας που παράγεται κατά τη διάρκεια της ημέρας για τη μεταγενέστερη χρήση της κατά τη διάρκεια της νύχτας·
22. υπογραμμίζει ότι ο τομέας των πορθμείων αποτελεί σημαντική συνιστώσα της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SSS): συνεπώς, έχει ζωτική σημασία η διατήρηση του δυναμισμού και της ανταγωνιστικότητάς του, με ταυτόχρονη βελτίωση των περιβαλλοντικών του επιδόσεων και της ενεργειακής του απόδοσης·
23. επικροτεί την πρωτοβουλία REFIT της Επιτροπής για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων ως μια ευκαιρία ευθυγράμμισης της υφιστάμενης οδηγίας με τις διεθνείς εξελίξεις, και στηρίζει και ενθαρρύνει τα σχέδιά της για την κατάρτιση νέας νομοθεσίας βάσει της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας· επισημαίνει ότι τούτο δεν θα πρέπει να αποτρέψει τη δρομολόγηση περισσότερο βιώσιμων πρωτοβουλιών εκ μέρους των κρατών μελών συμπεριλαμβανομένου ενός έγκυρου συστήματος πληροφοριών και παρακολούθησης για τη διαχείριση των αποβλήτων, τόσο επί των πλοίων όσο και στους λιμένες·

### ***Ασφάλεια και προστασία***

24. τονίζει ότι η πρόληψη της ρύπανσης και των ατυχημάτων είναι ζωτικής σημασίας για τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα όσον αφορά τη βελτίωση των διασυνοριακών υπηρεσιών θαλάσσιων πορθμείων και κρουαζιερόπλοιων, καθώς και για διασφάλιση της προστασίας των καταναλωτών·
25. υπενθυμίζει ότι τα πληρώματα των πορθμείων και των κρουαζιερόπλοιων πρέπει να είναι εκπαιδευμένα ώστε να παρέχουν ουσιαστική βοήθεια στους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης·
26. επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής για την έκδοση οδηγίας σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, η οποία θα καθορίζει εναρμονισμένα πρότυπα για τα προσόντα των μελών του πληρώματος και του πλοιάρχου προκειμένου να βελτιωθεί η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού στην εσωτερική ναυσιπλοΐα·

27. τονίζει ότι, όσον αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη των συστημάτων πληροφοριών, όπως τα συμβατικά ραντάρ, το SafeSeaNet, το Galileo και οι υπηρεσίες ποτάμιας ενημέρωσης (RIS), έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη βελτίωση της προστασίας, της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας, και προτρέπει τα κράτη μέλη να καταστήσουν υποχρεωτική τη χρήση του RIS·
28. καλεί τις αρμόδιες αρχές να προτείνουν ένα σαφές πλαίσιο για την κατανομή των ευθυνών και των εξόδων, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας και την παροχή πρόσθετης κατάρτισης, εκπαίδευσης και καθοδήγησης στο προσωπικό, ιδίως για να γίνει αποδεκτή η κατάρτιση με τη χρήση εγκεκριμένων προσομοιωτών ως τμήμα του προγράμματος επαγγελματικής κατάρτισης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ)· θεωρεί ότι μόνο με ειδικευμένο προσωπικό μπορούν πραγματικά να βελτιωθούν η ποιότητα και η ασφάλεια των υπηρεσιών·
29. επικροτεί τις νέες νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής για απλούστευση και βελτίωση των κοινών κανόνων σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες στα ύδατα της ΕΕ, ώστε να βελτιωθούν η ασφάλεια και ο ανταγωνισμός, χάρη σε κανόνες περισσότερο σαφείς και απλούς και χάρη στην ευθυγράμμισή τους με τις νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις·
30. αναγνωρίζει, δεδομένης της αυξανόμενης ανησυχίας που προκαλεί το ζήτημα της ασφάλειας, ότι ενδέχεται να χρειαστεί η θέσπιση πρόσθετων μέτρων όπου θα λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας των πορθμείων και της λειτουργίας τους μέσα στον λιμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία των καθημερινών πορθμειακών συνδέσεων·
31. επισημαίνει ότι πολλοί ποταμοί αποτελούν σύνορα και ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές να αναπτύξουν συνεργασίες καθώς και ολοκληρωμένα και αποτελεσματικά συστήματα προστασίας, ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης που θα λειτουργούν και στις δύο πλευρές των συνόρων·
32. επισημαίνει ότι πολλές κλειστές θάλασσες, όπως π.χ. η Βαλτική και η Αδριατική, βρέχουν πολλά κράτη μέλη αλλά και χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και για τον λόγο αυτό ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές να διασφαλίσουν αποτελεσματικό σύστημα ασφάλειας, προστασίας και κυρίως αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων·
33. τονίζει ότι, όταν τα διεθνή θαλάσσια πορθμεία πλέουν στα χωρικά ύδατα της ΕΕ, πρέπει να εφαρμόζεται η νομοθεσία της ΕΕ και των κρατών μελών·

### ***Ποιότητα υπηρεσιών και προσβασιμότητα***

34. προτρέπει την Επιτροπή να ενσωματώσει τις αρχές του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1177/2010 στην πρότασή της για τα δικαιώματα των επιβατών στις διατροφικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων πτυχών που αφορούν την απρόσκοπτη προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και επίσης να λάβει υπόψη τις ειδικές ανάγκες των ηλικιωμένων και των οικογενειών που ταξιδεύουν με παιδιά· προτρέπει την Επιτροπή να υποβάλλει ετήσια στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη του αριθμού των επιβατών με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα·

35. τονίζει τη σημασία του τομέα των ΠΕΜ στην ανάπτυξη του βιώσιμου τουρισμού και της αποεποχικοποίησης, ιδίως στις απομακρυσμένες και περιφερειακές περιοχές της Ένωσης, όπως οι παράκτιες, νησιωτικές, λιμναίες και αγροτικές περιοχές· θεωρεί, επιπλέον, ότι οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θα πρέπει να αποτελούν εστιακό σημείο για την προώθηση των τουριστικών υπηρεσιών· καλεί την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές να αξιοποιήσουν κατά τον πληρέστερο δυνατό τρόπο τις χρηματοδοτικές ευκαιρίες της ΕΕ για τις ΜΜΕ, συμπεριλαμβανομένων των επιδοτήσεων υπέρ των τοπικών κοινοτήτων στις προαναφερθείσες υπερπόντιες περιοχές·
36. τονίζει τις μεγάλες δυνατότητες που έχει η δημιουργία κατάλληλων συνδέσεων μεταξύ των εσωτερικών πλωτών οδών και του ευρωπαϊκού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, για να καταστούν πολλές περιοχές της ΕΕ τουριστικά πιο ελκυστικές· επισημαίνει ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες των ατόμων που ταξιδεύουν με ποδήλατα και χρησιμοποιούν τις πλωτές επιβατικές μεταφορές·
37. θεωρεί ότι ο τουρισμός στις παράκτιες περιοχές και στα νησιά είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένος λόγω της έλλειψης διασυνδεσιμότητας· θεωρεί ότι η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη την αυξημένη ζήτηση που υπάρχει στις εν λόγω περιοχές για ποιοτικές υπηρεσίες μεταφοράς·
38. εκτιμά πως ο τομέας των επιβατικών πλωτών μεταφορών είναι σημαντικός ακόμη και για τις περιοχές όπου επί του παρόντος δεν είναι οικονομικά βιώσιμες, όπως π.χ. στις αραιοκατοικημένες απομακρυσμένες περιοχές·
39. υπενθυμίζει ότι ορισμένες πορθμειακές συνδέσεις είναι «γραμμές ζωής» – ζωτικής σημασίας για την πραγματική εδαφική, κοινωνική και οικονομική συνοχή– που συνδέουν τις απώτατες περιοχές με το ηπειρωτικό έδαφος και τις περιοχές οικονομικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην ευρωπαϊκή συνοχή και ολοκλήρωση·
40. τονίζει ότι θα πρέπει να προωθηθεί το πλαίσιο παροχής συνδέσεων με τα νησιά, τις νησιωτικές και τις απομακρυσμένες περιοχές μέσω της θέσπισης μέτρων για τη βελτίωση της ποιότητας των πορθμείων και τη δημιουργία κατάλληλων τερματικών σταθμών·
41. επισημαίνει τις δυνατότητες και τη σκοπιμότητα της ενσωμάτωσης των ΠΕΜ σε ένα πλαίσιο πολυτροπικής κινητικότητας, με έμφαση στις δημόσιες μεταφορές σε περιοχές μεγάλων αστικών συγκροτημάτων, τόσο για τους μετακινούμενους εργαζομένους όσο και για τους τουρίστες· θεωρεί, εν προκειμένω, ότι απαιτούνται περαιτέρω βελτιώσεις για την ανάπτυξη της κινητικότητας ως υπηρεσίας μέσα από την ενεργοποίηση ολοκληρωμένων συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων, με σκοπό την ενίσχυση της αξιοπιστίας, της άνεσης, της χρονικής ακρίβειας και της συχνότητας, την άμβλυνση των πιέσεων που υφίστανται οι αλυσίδες εφοδιαστικής, καθώς και την επίτευξη ταχύτερων χρόνων επιβίβασης, για την προσέλκυση επιβατών·
42. τονίζει ότι, προκειμένου να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ποιοτικών υπηρεσιών, καθώς και για λόγους ασφάλειας στη θάλασσα, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ·

- 
- ◦

43. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Οι πλωτές επιβατικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων πορθμείων, των πορθμείων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, των φορτηγίδων και των κρουαζιερόπλοιων, διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην επίτευξη ενός περισσότερο βιώσιμου και αποτελεσματικού ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών, με τη στήριξη πολιτικών που αφορούν την ασφάλεια, τα περιβαλλοντικά πρότυπα, τη διασυνοριακή συνεργασία και την ανταγωνιστικότητα καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών, τα δικαιώματα των επιβατών και την απρόσκοπτη προσβασιμότητα.

Μεγάλος αριθμός εργαζομένων στην Ευρώπη μετακινείται οδικώς, δημιουργώντας σημεία συμφόρησης και καθυστερήσεις στους αστικούς άξονες της Ευρώπης. Η καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων δυνατοτήτων των πλωτών επιβατικών μεταφορών θα μπορούσε να συμβάλει όχι μόνο στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των εκπομπών CO<sub>2</sub> αλλά και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στην παροχή καλύτερων μεταφορικών υπηρεσιών συνολικά.

Η γεωγραφία της Ευρώπης χαρακτηρίζεται από πολλούς ποταμούς, πλωτές οδούς, εκβολές, εκτενή ακτογραμμή και νησιά, και συνεπώς προσφέρει εξαιρετικές ευκαιρίες για τις πλωτές μεταφορές. Υπάρχουν πολλά μέρη στην Ευρώπη όπου η μετακίνηση με πορθμεία ή κρουαζιερόπλοια θα ήταν βιωσιμότερη, ευκολότερη και ταχύτερη, αυξάνοντας την κοινωνική και οικονομική ευημερία της εκάστοτε περιοχής και προστατεύοντας παράλληλα το περιβάλλον της Ευρώπης και την υγεία των πολιτών της. Οι πλωτές επιβατικές μεταφορές δεν χρησιμοποιούνται μόνο στο πλαίσιο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας· λόγω των δυσχερών ή υπό συμφόρηση χερσαίων μεταφορικών συνδέσεων, αυξάνεται όλο και περισσότερο η τάση της παράκτιας και παρόχθιας μεταφοράς επιβατών. Στο πλαίσιο αυτό, η παροχή στατιστικών στοιχείων για τις πλωτές μεταφορές, ιδίως όσον αφορά τον αριθμό διασυνοριακών υπηρεσιών πορθμείων, κρουαζιερόπλοιων και θαλάσσιων σκαφών, θα ήταν καίριας σημασίας.

Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστεί η πλεονάζουσα ικανότητα των σκαφών και υποδομών πλωτών επιβατικών μεταφορών στον τομέα του τουρισμού, τόσο όσον αφορά τις υπηρεσίες πορθμείου όσο και τα κρουαζιερόπλοια. Πέραν των δυνατοτήτων που προσφέρουν τα πορθμεία «κλειστής διαδρομής» – ως τμήμα των δημόσιων μεταφορικών δικτύων των πόλεων – για τη σημαντική ενίσχυση της αποτελεσματικότητας, των περιβαλλοντικών επιδόσεων, της ποιότητας ζωής και της άνεσης στις πολυσύχναστες αστικές περιοχές, τα πορθμεία θα μπορούσαν επίσης να παράσχουν ζωτικής σημασίας υπηρεσίες στις απομακρυσμένες κοινότητες και περιοχές καθώς και να αναζωογονήσουν το τουριστικό δυναμικό τους. Για τον σκοπό αυτό, απαιτούνται συνεκτικές διατάξεις όσον αφορά τη διασυνδεσιμότητα με άλλα μέσα μεταφοράς και ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και πληροφοριών, που θα λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες και τα δικαιώματα όλων των ταξιδιωτών, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, των μετακινούμενων εργαζομένων και των τουριστών.

Τα επιβατηγά πλοία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ – πάνω από 400 εκατομμύρια άνθρωποι διέρχονται κάθε χρόνο από τους λιμένες της ΕΕ, ενώ 120 εκατομμύρια επιβάτες μεταφέρονται μεταξύ των λιμένων του ίδιου κράτους μέλους. Η νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων δημιουργήθηκε σταδιακά σε διάστημα 15 ετών και κυρίως ως απάντηση στα ατυχήματα. Βελτίωσε την ασφάλεια ζωής στα

επιβατηγά πλοία που πλέουν στα ύδατα της ΕΕ και διευκόλυνε τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Κατάφερε επίσης να ταξιδεύει η πλειονότητα των επιβατών με εγχώρια επιβατηγά πλοία που συμμορφώνονται με τα κοινά πρότυπα ασφάλειας της ΕΕ. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη περιθώριο για την ενίσχυση της επιβολής των υφιστάμενων κανόνων, και την απλούστευση του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου με σκοπό την κατάργηση των παρωχημένων ή αλληλεπικαλυπτόμενων απαιτήσεων.

Μολονότι οι πλωτές μεταφορές ήδη αποτελούν έναν από τους πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, υπάρχουν περαιτέρω δυνατότητες ούτως ώστε τα πλοία να καταστούν καθαρότερα και ενεργειακά αποδοτικότερα μέσω επενδύσεων στην έρευνα και σε καινοτόμες τεχνολογίες, για παράδειγμα στον τομέα της ηλιακής και αιολικής ενέργειας, της χερσαίας ηλεκτρικής ενέργειας και των εναλλακτικών καυσίμων, με παράλληλη εφαρμογή της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας. Με τα παραπάνω σχετίζεται και η διαθεσιμότητα και χρήση των κονδυλίων της ΕΕ, που προέρχονται μεταξύ άλλων από το ταμείο συνοχής, από τα διαρθρωτικά και τα περιφερειακά ταμεία, από τα προγράμματα INTERREG και «Ορίζοντας 2020», από τη ΔΣΕ, το ΔΕΔ-Μ και το ΕΤΣΕ.

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ  
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

<b>Ημερομηνία έγκρισης</b>	11.10.2016
<b>Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας</b>	+: 42 -: 3 0: 0
<b>Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Μιλτιάδης Κύρκος
<b>Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Knut Fleckenstein, Maria Grapini
<b>Αναπληρωτές (άρθρο 200, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία</b>	Olle Ludvigsson