



EURÓPAI PARLAMENT

2014 - 2019

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2014/2040(BUD)

4.9.2014

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Költségvetési Bizottság részére

az Európai Unió 2015-ös pénzügyi évre vonatkozó általános költségvetésének tervezetéről szóló tanácsi álláspontról
(2014/2040(BUD))

A vélemény előadója: Roberts Zīle

PA_NonLeg

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Költségvetési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. hangsúlyozza, hogy a fuvarozási ágazat a belső piac gerince és a munkavállalók és az áru szabad mozgásának alapja, amely előmozdítja a szolgáltatások minőségének javulását és Unió-szerte megkönnyíti a területi kohéziót;
2. rámutat, hogy a fuvarozásba való befektetés elengedhetetlen ahhoz, hogy erősítsük az uniós költségvetés szerepét és azon célját, hogy a növekedést, versenyképességet és foglalkoztatást szolgálja, illetve ahhoz is, hogy az Európa 2020 stratégia céljai felé haladjunk, valamint hogy biztonságosabbá tegyük az utazást, így csökkentve a balesetek és azok áldozatainak számát; ezért örömmel veszi tudomásul, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) egyik kulcsprogramként szerepel a költségvetés 1a. „Versenyképesség a növekedésért és foglalkoztatásért” tétele alatt;
3. megjegyzi, hogy 2015 a 2014–2020-as többéves pénzügyi keret második éve lesz, és hogy fontos lenne arról gondoskodni, hogy a TEN-T és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) pénzügyi programja korrekt módon valósul meg, illetve a 2014-es indulás után gördülékenyen zajlik; megjegyzi továbbá, hogy létfontosságú a megfelelő (kötelezettségvállalási és kifizetési) előirányzatokról gondoskodni, hogy ezek az új programok haladéktalanul bevehessék a kulcsfontosságú fuvarozási infrastruktúrát;
4. felhívja ugyanakkor a figyelmet egyes tagállamok gazdasági válságból eredő pénzügyi nehézségeire, melyek rendkívül megnehezítik számukra a projektek benyújtását, amint azt a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítésére irányuló programmal kapcsolatban a közelmúltban közzétett ajánlattételi felhívás is bizonyítja, és ezért – a kiegyensúlyozottabb részvétel biztosítása érdekében – nagyobb rugalmasságra szólít fel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz programjának végrehajtása vonatkozásában;
5. hangsúlyozza, hogy az európai uniós költségvetésnek azokra az infrastrukturális projektekre kell összpontosítania, amelyek komoly európai hozzáadott értéket teremtenek azáltal, hogy megszüntetik a dugókat és kiépítik/fejlesztik a határon átnyúló infrastruktúrákat, illetve továbbfejlesztik a meglévő infrastruktúrát, mint például a vasúti összeköttetéseket – az EU belső piacának fejlesztése, illetve az Unió egésze versenyképességének fokozása érdekében; megjegyzi, hogy az EU keleti határain jelenleg uralkodó nemzetközi helyzet miatt különösen fontos, hogy a tagállamok európai műszaki paraméterekkel – többek között szabványos európai nyomtávval – kapcsolódjanak az EU közlekedési hálózatához, azért, hogy jobban integrálódhassanak az EU közös piacába; felhívja ugyanakkor a figyelmet az uniós vasúthálózatok között még mindig fennálló jelentősebb – különösen a nyomtávkülönbségekből származó – átjárhatósági problémákra, valamint azok megszüntetésének sürgős voltára a ténylegesen átjárható európai vasúti térség létrehozására való tekintettel, valamint hangsúlyozza, hogy intermodális összeköttetéseket kell kifejleszteni a vasút és a többi fuvarozási mód között;
6. hangsúlyozza, hogy gondoskodni kell arról, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) révén a Kohéziós Alapból finanszírozható tagállamok segítséget kapjanak a

Bizottságtól a kellőképpen megérlelt és/vagy kellő minőségű projektek megfelelő portfóliójának kidolgozásához és előkészítéséhez, illetve az európai uniós finanszírozás hatékony felhasználásához; éppen ezért hangsúlyozza, hogy fontos végrehajtani olyan programtámogatási fellépéseket, amelyek az illetékes közintézmények intézményi kapacitásának és hatékonyságának erősítését célozzák, illetve fontos további ajánlattételi felhívásokat szervezni a Kohéziós Alapból támogatásra jogosult tagállamokhoz utalt pénzek lehető legjobb felhasználásának biztosítása érdekében; a Bizottság által szervezett ajánlattételi felhívásoknak prioritásként kell kezelniük a határokon átnyúló szakaszokat, mivel e szakaszokat gyakran alulfinanszírozzák annak ellenére, hogy sok esetben ezek szűk keresztmetszetet képeznek;

7. ismételten hangsúlyozza, hogy mennyire fontos az uniós finanszírozás Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön keresztül történő felhasználása az olyan közös érdekű projektek és berendezések esetében, amelyek megfelelnek a határokon átnyúló interoperabilitási eszköznek;
8. hangsúlyozza, hogy mennyire fontos a határok nélküli egységes európai vasúti térség létrehozása és hatékony működtetése a vasútvonalak interoperabilitási szintjének és biztonságának növelése, ezáltal pedig a vasúti ágazat versenyképes helyzetének javítása révén; e tekintetben megjegyzi, hogy a negyedik vasúti csomag fontos új szerepeket, feladatokat és hatásköröket irányoz elő az Európai Vasúti Ügynökség számára; úgy véli, hogy minden esetleges saját forrást, amelyet az ipar fizet, reálisan kell értékelni, és így nem szabad veszélyeztetni az ügynökség új feladatait, amelyeknek pedig világosan meghatározott igényeken kell alapulniuk és a tárgyalások végén a társjogalkotók által megállapított ütemezés szerint kell teljesülniük;
9. hangsúlyozza, hogy az uniós ügynökségek költségvetési előirányzatai távolról sem csak az igazgatási kiadásokból állnak, hanem hozzájárulnak az uniós célok eléréséhez is, miközben nemzeti szinten megtakarításokat céloznak meg, és hogy az ügynökségek költségvetésének a feladataik ellátáshoz szükséges, megfelelő eszközökkel kell rendelkeznie; emlékeztet, hogy az Unión belül fontos biztosítani a legmagasabb biztonsági, védelmi és átjárhatósági szintet a szállítás terén, a jobb kommunikáció és koordináció biztosítása mellett, amit az EASA, az EMSA és az ERA nyújt uniós szinten, és amit korábban 28 nemzeti közigazgatás intézett;
10. felhívja a figyelmet a különböző szállítási módok biztonságának biztosításáért felelős ügynökségek kulcsfontosságú szerepére, és ezért elutasítja az ügynökségek működési költségvetésének javasolt csökkentését, és nem ért egyet a javasolt csökkentésekkel, melyek alááshatják a közlekedésbiztonságot;
11. hangsúlyozza, hogy az EMSA-t megfelelő eszközökkel kell ellátni a biztonság ellenőrzéséhez és a tengeri olaj- és gázkitermelő létesítményekből származó szennyezés megelőzéséhez, amint azt az EMSA finanszírozásáról szóló új rendelet előírja;
12. az EASA-val kapcsolatban hangsúlyozza, hogy az ügynökség költségeinek több mint kétharmadát az iparra kivetett adók és illetékek fedezik, valamint hogy nem szabadna csökkenteni az EASA tanúsító személyzetét, amely nem tartozik az uniós költségvetés alá, és nincs rá semmilyen hatással;

13. hangsúlyozza az áru fuvarozási folyosók fejlesztésébe való beruházás fontosságát a teherforgalom közútról vasútra való áttételének lehetővé tételére, a vasúti teherforgalom fenntarthatóságának a nem megfelelő vasúti járművek által okozott jelenlegi zaj csökkentése révén történő javítása, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedés előmozdítása érdekében;
14. emlékeztet, hogy mennyire fontos a megújuló 2014–2020-as NAIADES program, amelynek célja a torlódások enyhítése és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság irányába tartó elmozdulás, illetve a közúti áruszállítás helyett a belvízi utakon történő fuvarozásra való áttérés, és úgy véli, hogy e programot megfelelő finanszírozásban kell részesíteni; hangsúlyozza, hogy a konkrét, elérhető célokat kijelölő, jól strukturált politikának köszönhetően a lehető legjobban fel lehet használni az olyan alapokból történő finanszírozást, mint például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és a Horizont 2020;
15. hangsúlyozza, hogy az EUMSZ 195. cikke értelmében az Európai Unió további hatáskörökkel rendelkezik az idegenforgalmi politika területén; úgy véli ezért, hogy megfelelő költségvetési forrásokat kell előirányozni egy érdemi európai idegenforgalmi politika kidolgozásának céljára; felszólítja ezért a Bizottságot, hogy fokozza szerepvállalását ezen a területen, és segítse elő a nagyobb idegenforgalmi projektek – mint például az EuroVelo – befejezését, illetve a természeti, kulturális, történelmi és ipari örökség védelmét; megjegyzi azt is, hogy a COSME programban biztosított források segítségével az EU képes gyorsan és hatékonyan reagálni az idegenforgalmi iparban bekövetkező változásokra, de célzott programokra és kísérleti projektekre is szükség van; észrevételezi, hogy ezáltal gazdasági növekedés érhető el, több – fenntartható – munkahely jön létre, és az EU lesz a legfontosabb célállomása a nemzetközi turizmusnak;
16. kiemeli a kutatás és az innováció szerepét a szállítási és turisztikai ágazatokban, és rámutat, hogy az intelligens fuvarozási technológiák, valamint az ökoszociális ismeretek – köztük a fenntartható városi mobilitás, a SESAR és egyébek – kellő időben történő kifejlesztése jelentős mértékben hozzájárul a gazdasági, szociális, biztonsági és környezeti megtakarításokhoz; ezért megfelelő költségvetési forrásokat kell a Horizont 2020 és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretéből e szállítási technológiák és ismeretek számára elkülöníteni;
17. hangsúlyozza a SESAR elemeinek végrehajtását célzó pontos finanszírozás szükségességét a légiforgalmi szolgáltatási funkciók telepítésének biztosítása érdekében, mely funkciók nélkülözhetetlenek az unós légiforgalmi szolgáltatási rendszer működésének tökéletesítéséhez;
18. hangsúlyozza a regionális repülőterekbe való beruházás jelentőségét, mivel ennek pozitív hatása lesz a tevékenységek olyan széles skálájára, mint az export, a vállalati hatékonyság és a termelékenység, valamint a beáramló befektetések, és így fel fogja lendíteni az uniós piacot;
19. megjegyzi, hogy az adminisztrációs és működési kiadások általában véve fokozatosan növekednek; éppen ezért – a fokozódó költségvetési szorítások tükrében – felszólítja a Bizottságot, hogy gondoskodjék arról, hogy a legelőnyösebb ajánlat (értéket a pénzért) elve minden programban érvényesüljön, annak érdekében, hogy a kiadásokat megvalósíthatóságuk, hatékonyságuk és eredményességük szempontjából figyelmesen

elemezni lehessen, és hogy az uniós adófizetők pénzét az EU politikáinak hatékony gyakorlatba ültetésére és kezelésére fordítsák, az erőforrásokat a szükséges működési képességgel és a programok megfelelő működésével járó beruházási tevékenységekre összpontosítva;

20. hangsúlyozza a Duna-régió fejlesztését célul kitűző kiemelt projektek tagállamokkal együtt kidolgozott operatív programokba történő belefoglalásának szükségességét; a Bizottságnak továbbá biztosítania kell, hogy az operatív programok kiterjedjenek a belvízi szállítás fejlesztését a Duna-stratégia keretében célul kitűző kiemelt projektek finanszírozására;
21. rámutat a fenntartható közlekedés fontosságára, mely részét képezi az Európa 2020 stratégia tágabb éghajlat-változási és energiafenntarthatósági céljainak; hangsúlyozza, hogy az Unió közlekedéspolitikájának nagyratörő éghajlatvédelmi célokat kell tartalmaznia; ezért hangsúlyozza, hogy a közlekedés megfelelő finanszírozása elengedhetetlen a környezetbarát közlekedéspolitikák sikeres végrehajtásának biztosításához;
22. hangsúlyozza, hogy az Unió közlekedéspolitikájának tükröznie kell az egyenlőséget – legfőképpen a fogyatékossgal élő személyek szállításhoz való hozzáférése révén –, és kiemeli, hogy ennek eléréséhez Uniószerre a tömegközlekedésbe való jelentős beruházásokra van szükség.

RÖVID INDOKOLÁS

Bevezetés

A 2015. évi költségvetés tervezete a foglalkoztatás, a vállalkozások, az oktatás és a kutatás támogatására összpontosít. A Bizottság által javasolt költségvetés 145,6 milliárd EUR összegű kötelezettségvállalási és 142,1 milliárd EUR kifizetési előirányzatot tartalmaz. 2014-hez viszonyítva ez a kötelezettségvállalási előirányzatok 2,1%-os és a kifizetési előirányzatok 1,4%-os növekedését jelenti. A kötelezettségvállalások nagy része jövőbeli projektek céljára szolgál, míg a kifizetések 40%-a még mindig fedez a 2007–2013-as költségvetési időszakból származó, európai uniós finanszírozású projekteket. Ezenkívül a Bizottság saját személyzeti létszámának további 1%-os csökkentését is javasolja.

A kifizetési előirányzatok nagyobb része (2014-hez képest 29,5%-kal több) olyan területekhez tartozik, amelyek Európa gazdasági növekedését és a foglalkoztatást lendítik fel, mint például a kutatás (Horizont 2020), az energiával, fuvarozással és IKT-vel kapcsolatos transzeurópai hálózatok (az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) vagy az ifjúsági foglalkoztatási kezdeményezés (YEI).

I. A közlekedésre vonatkozó költségvetés

6. cím – Az Európai Bizottság 2015. évi költségvetési tervezetének „Mobilitás és közlekedés” elnevezésű 6. címe alatt az EU közlekedéspolitikájára vonatkozó költségvetési jogcímek találhatóak. A költségvetési tervezet a kötelezettségvállalási előirányzatok 14%-os növelését javasolja (a 2014-es 2 867 184 572 euróról 3 279 502 992 euróra 2015-ben), illetve a kifizetési előirányzatok 107%-os növelését (a 2014-es 1 003 421 856 euróról 2 075 861 835 euróra 2015-ben). A kifizetési előirányzatok növelése elsősorban az új programok, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és a Horizont 2020 igényei miatt fontos.

Az előadó különösen az alábbiakra szeretné felhívni a figyelmet:

Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (06 02 01)

Ez a közlekedés szempontjából alapvető költségvetési sor. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz fuvarozási projektjei céljára szánt kötelezettségvállalási előirányzatokat 2 844 millió euróban állapították meg (2014-hez képest 16%-os növekedés), a kifizetési előirányzatokat pedig 1 040 millió euróban (2014-ben nem került sor új projektek részére történő kifizetésre). Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz költségvetését az éves és többéves munkatervek keretében ajánlattételi felhívások útján hajtják majd végre. Ezen túlmenően arra is született javaslat, hogy a TEN-T programok kiegészítésére 634 millió EUR kifizetési előirányzatot szánjanak (06 02 51).

Az európai közlekedéspolitikát és az utasjogokat (köztük a kommunikációs tevékenységeket) támogató tevékenységek (06 02 05)

A költségvetési tervezetben ennél a sornál a kötelezettségvállalási előirányzatok (a 2014-es 20 019 000 euróról 2015-ben 12 363 000 euróra) csökkentek, a kifizetési előirányzatok

viszont növekedtek (13 894 437 euróról 17 447 683 euróra). E sor a tájékoztatás és a kommunikáció, a konferenciák, valamint a fuvarozási ágazat tevékenységeit népszerűsítő rendezvények kiadásainak fedezésére szolgál.

Közlekedésbiztonság (06 02 06)

Növekedtek mind a kötelezettségvállalási (2 510 000 euróról 2 582 000 euróra), mind pedig a kifizetési előirányzatok (1 514 026 euróról 1 706 036 euróra). Ez az előirányzat különösen azon felügyelői testület létrehozásának és működtetésének költségeit hivatott fedezni, amelyek a repülőterek, kikötők és kikötői létesítmények az európai uniós biztonsági jogszabályoknak való megfelelését fogja ellenőrizni.

Horizont 2020 – A közlekedéssel kapcsolatos kutatás és innováció (06 03)

A költségvetési tervezetben a szállítással kapcsolatos kutatásra szánt összegek a kötelezettségvállalási előirányzatokban 234 117 242 eurót (2014-ben 212 585 039 eurót), a kifizetési előirányzatokban pedig 178 377 220 eurót (2014-ben 27 847 732 eurót) tesznek ki. Ez az előirányzat többek között a SESAR és a Shift2Rail közös vállalkozásokat fedezi.

Ügynökségek

Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (06 02 02)

Az EASA költségvetéséhez való uniós hozzájárulás 34 174 000 euróról 36 370 000 euróra emelkedne, ami 6%-os növekedést jelent. Az EASA átfogó költségvetésének tervezete (európai uniós hozzájárulások + más erőforrások) 149 532 000 euróra rúg (2014-ben 149 059 000 EUR volt). Még nem került sor a javasolt módosítások által az egységes európai égboltra vonatkozó szabályozásra gyakorolt hatás kiértékelésére. 2015-ben a személyzet összlétszáma a 2014-es költségvetésben engedélyezett 804 főről 797 főre csökken. Ezen az általános összegben belül az uniós finanszírozásból javadalmazott személyzet létszáma 280-ról 284-re nő. Új személyzetet kell kijelölni a harmadik országbeli működtetők jóváhagyására és a távvezérlésű robotrepülőgépek (drónok) esetleges tanúsítására.

Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (06 02 03)

Az EMSA költségvetéséhez történő hozzájárulás a tervezet szerint a kötelezettségvállalási előirányzatok 4,37%-os növelésével jár (52 656 000 euróig), és a kifizetési előirányzatok 1,09%-os növelését (51 256 000 euróig) vonja maga után. Az EMSA átfogó költségvetésének tervezete (európai uniós hozzájárulások + más erőforrások) kötelezettségvállalási előirányzatok tekintetében 54 611 675 euróra rúg (2014-ben 52 410 475 EUR volt), míg kifizetési előirányzatok tekintetében eléri az 53 169 255 eurót (2014-ben 52 669 145 euró volt). A növekedés elsősorban az adatbázisok fejlesztése és a számítástechnikai eszközök korszerűsítése célját szolgálja. A javaslat szerint a 2014-es költségvetésben engedélyezett 258 főről a személyzet létszámát 255 főre kell csökkenteni.

Európai Vasúti Ügynökség (06 02 04)

Javaslat született arra nézve, hogy az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) költségvetését (amely

2014-ben 25 007 400 euró volt) a kötelezettségvállalási és kifizetési előirányzatok tekintetében 25 613 000 euróra kell növelni. A pótlólagos pénzügyi erőforrások az új Shift2Rail feladatokra vonatkozó költségek fedezésére szolgálnának. Az ERA átfogó költségvetésének tervezete (európai uniós hozzájárulások + más erőforrások) 26 379 500 euróra rúg (2014-ben 25 715 600 EUR volt) a kötelezettségvállalási és a kifizetési előirányzatok tekintetében egyaránt. A javaslat szerint a 2014-es költségvetésben engedélyezett 140-ről 137-re kell csökkenteni az ideiglenes alkalmazottak számát, míg a humán erőforrásoknak a szerződéses alkalmazottakat és kirendelt nemzeti szakértőket is magába foglaló összállománya ugyanannyi marad, mint 2014-ben, vagyis 161 fő.

II. Idegenforgalom

Az idegenforgalom költségvetése a „Vállalkozáspolitikai” elnevezésű 2. cím alá tartozik. A kis- és középvállalkozások versenyképességét segítő program (COSME) 2014–2020-as tervezési időszakára konkrét idegenforgalmi cél van kitűzve (az 1287/2013/EU rendelet). A 02 02 01-es jogcímcsoport alatt a javaslat szerint 11 000 000 eurót lehet idegenforgalmi projektekre, díjakra, felmérésekre és rendezvényekre költeni.

III. Kísérleti projektek és előkészítő cselekvések

Az európai uniós költségvetésben három folyamatban lévő TRAN-projekt, illetve fellépés szerepel: „a cseppfolyósított földgázzal (LNG) üzemelő hajók” (0 EUR kötelezettségvállalási és 436 192 EUR kifizetési előirányzat), „a gördülő eszközök szerepe az európai átjárhatóság (interoperabilitás) tekintetében” (0 EUR kötelezettségvállalási, 0 EUR kifizetési előirányzat), valamint „a nem kereskedelmi közforgalmú légi közlekedés – statisztikák és fő számadatok” (0 EUR kötelezettségvállalási és 87 238 EUR kifizetési előirányzat). Az idegenforgalommal kapcsolatos előkészítő fellépések elérték céljaikat, a turizmus elismert kategória lett az EU költségvetésében. Az előadó ezért nem javasolna semmilyen új fellépést az idegenforgalom terén.

IV. Lehetséges módosítások

Az előadó egy felelősségteljes, realisztikus és eredményorientált költségvetés elfogadását kéri. Ugyanakkor az előadó hangsúlyozza, hogy az uniós költségvetésnek olyan beruházást kell képviselnie, amely az uniós többletértéket felmutató, valamint a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést támogató szakpolitikák felé irányul. A Bizottság költségvetés-tervezetének általános szintje – ideértve az ügynökségek finanszírozását is – látszólag arányos az uniós politikák érvényesítésének és az uniós többletérték előállításának szükségességével.

A három folyamatban lévő előkészítő fellépés tekintetében az előadó különösen a cseppfolyósított földgázzal (LNG) üzemelő hajókra vonatkozó előkészítő fellépés jelentőségét emeli ki arra való tekintettel, hogy 2015. január elsején hatályba lép a tengeri üzemanyagok kéntartalmának újonnan megállapított maximális arányára vonatkozó követelmény, amely a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) érvényes.

A Tanácsnak a költségvetési tervezetről kialakított álláspontjától függően elképzelhető, hogy az előadó még megfontolja azt, hogy visszaállítsa-e a költségvetési tervezetet bizonyos konkrét költségvetési sorokban, a Parlament fellépésekkel kapcsolatos elsődleges céljainak

figyelembevétele érdekében. Itt különösen az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel, a SESAR-ról és a szállítással kapcsolatos kutatásról van szó.

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	3.9.2014
A zárószavazás eredménye	+: 41 -: 4 0: 3
A zárószavazáson jelen lévő tagok	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, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Syed Kamall, Georgios Katrougkalos, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Ana-Claudia Tapardel, Keith Taylor, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Elissavet Vozemberg, Janusz Władysław Zemke, Roberts Zīle, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Martina Dlabajová, Curzio Maltese, Georgi Pirinski, Franck Proust, Patricija Šulin