

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0022/2007

31.1.2007

SPRAWOZDANIE

w sprawie sprawozdania specjalnego nr 6/2005 Europejskiego Trybunału
Obrachunkowego dotyczącego Transeuropejskiej Sieci Transportowej
(TEN-T)
(2006/2238(INI))

Komisja Kontroli Budżetowej

Sprawozdawczynie: Margarita Starkevičiūtė

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	7
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	10
PROCEDURA	13

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie sprawozdania specjalnego nr 6/2005 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczącego Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) (2006/2238(INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdanie specjalne nr 6/2005 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczące Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), wraz z odpowiedziami Komisji¹,
 - uwzględniając art. 248 ust. 4 akapit drugi, art. 276 ust. 3 i art. 280 ust. 5 Traktatu WE,
 - uwzględniając dokument roboczy Komisji Kontroli Budżetowej w tej sprawie²,
 - uwzględniając swoją rezolucję przyjętą dnia 26 października 2006 r. w sprawie projektu budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy 2007³,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Kontroli Budżetowej oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A6-0022/2007),
1. z zadowoleniem przyjmuje ścisłą i konstruktywną współpracę pomiędzy Komisją i Trybunałem Obrachunkowym w sprawie programu TEN-T;
 2. wyraża zadowolenie z powodu dokładności analiz i jasności specjalnego sprawozdania, jednocześnie zaznaczając, że podziela znaczną część zastrzeżeń i sugestii Trybunału Obrachunkowego;
 3. dostrzega działania naprawcze podjęte przez Komisję między innymi poprzez zmianę obowiązujących rozporządzeń Rady w 2004 r. z uwzględnieniem niektórych wcześniejszych ustaleń Trybunału;
 4. zwraca uwagę na fakt, że nowe ramy finansowe na lata 2007-2013 będą miały istotny wpływ na TEN-T, gdyż uzgodniona kwota stanowi w przybliżeniu 40% kwoty zawartej w pierwotnym wniosku Komisji z dnia 14 lipca 2004 r. (COM(2004)0475), w którym zaproponowano kwotę w wysokości 20 350 milionów euro na rzecz TEN-T na lata 2007 - 2013, podczas gdy w ramach finansowych udostępniono jedynie 8 013 milionów euro; uważa, że w rezultacie selekcja, ustalenie priorytetów i zapewnienie skutecznej realizacji projektów staną się jeszcze bardziej istotne;
 5. wyraża ubolewanie z powodu niewielkiego zwiększenia dostępnych środków na Transeuropejską Sieć Transportową (TEN-T);

¹ Dz.U. C 94 z 21.4.2006, str. 1.

² PE 374.326v02-00

³ *Teksty przyjęte*, P6_TA(2006)0451.

6. wyraża zaniepokojenie powolną realizacją priorytetowych projektów TEN-T;
7. jest zdania, że Komisja musi w dalszym ciągu wzmocnić współpracę z państwami członkowskim podczas wyboru projektów priorytetowych na szczeblu krajowym i UE;
8. uważa, że ważne jest, aby dokładniej kontrolować projekty, które nie są ukończone zgodnie z harmonogramem oraz aby w ramach indykatywnego programu wieloletniego możliwe było przesuwanie dotacji na projekty realizowane w szybszym tempie;
9. podkreśla znaczenie odpowiedniego nadzorowania projektów, łącznie z kontrolą ze strony Komisji w miejscu ich realizacji;
10. w tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje pierwsze roczne sprawozdania z działalności koordynatorów europejskich¹ i przychyliła się do ustaleń Komisji, że nieukończenie tworzenia transeuropejskiej sieci transportowej jako całości doprowadziłoby do utraty konkurencyjności gospodarczej;
11. wzywa państwa członkowskie do opracowania polityki w zakresie zintegrowanej sieci transportowej, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej oraz skuteczność sieci krajowych, a także do wsparcia europejskiej strategii mającej na celu uzyskanie maksymalnej wartości dodanej zamiast walki o zasadę „sprawiedliwego podziału”;
12. podkreśla, że selekcja europejskich projektów transportowych musi opierać się na wszechstronnych badaniach oceniających nieodzowność każdego poszczególnego projektu na bardzo wczesnym etapie;
13. zwraca uwagę na fakt, że obecność europejskiego koordynatora wywarła w ogólności pozytywny wpływ na wzmocnienie koordynacji między państwami członkowskimi, a także uwydatniła potrzebę utworzenia wspólnych struktur planowania i zarządzania;
14. w związku z powyższym podkreśla, że środki pieniężne dostępne zgodnie z ramami finansowymi na lata 2007-2013 powinny być przyznawane z uwzględnieniem komentarzy, analiz oraz zaleceń poczynionych przez europejskich koordynatorów;
15. wzywa Komisję do wyjaśnienia procedur powoływania europejskich koordynatorów przy opracowywaniu ram regulacyjnych określających zawartość ich sprawozdań;
16. jest zdania, że w obecnym otoczeniu finansowym należy nadać pierwszeństwo transgranicznym odcinkom projektów priorytetowych o wysokiej wspólnotowej wartości dodanej oraz niektórym najistotniejszym „wąskim gardłom”, tak aby wnieść znaczny wkład w zakończenie budowy transeuropejskiej, wzajemnie połączonej i interoperacyjnej sieci; w tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje porozumienie o współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym;

¹http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm

17. wzywa Komisję do kontynuacji działań na rzecz ustanowienia wyraźnych ram prawnych i procedur, do zagwarantowania rygorystycznego monitoringu i dokładnej oceny projektów i programów oraz do opracowania wyczerpującego wykazu jasno określonych kryteriów pozwalających na nadanie projektom priorytetów w przejrzysty sposób;
18. podkreśla konieczność wyjaśnienia definicji terminów „badania” i „prace” poprzez harmonizację struktury opisu prac oraz standaryzację w zakresie sprawozdawczości technicznej i finansowej;
19. uważa, że kwestią zasadniczą przy wyborze i ocenie projektów jest wykorzystywanie doświadczenia ekspertów zewnętrznych i Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz wspieranie wymiany doświadczeń i informacji z DG ds. Polityki Regionalnej;
20. apeluje do Komisji o ustanowienie wyraźnego i przejrzystego podziału obowiązków instytucjonalnych oraz określenie ram koordynacji działań między DG REGIO i DG TREN, tak aby uniknąć ryzyka podwójnego finansowania tych samych projektów; uważa, że dobrą praktyką jest istnienie wyraźnych porozumień między państwami członkowskimi i Komisją w kwestii rozdzielenia finansowania z różnych źródeł UE;
21. popiera koncepcję pojedynczej jednostki zarządzającej projektem poprzez skoncentrowanie się na podstawowej działalności, utrzymywanie przy tym scentralizowanych informacji, ułatwianie Komisji skutecznego monitoringu oraz wzmocnienie koordynacji różnych kwestii prawnych, administracyjnych i technicznych pomiędzy zainteresowanymi państwami członkowskimi; jest zdania, że ustanowienie pojedynczej jednostki odpowiedzialnej za zarządzanie projektami mogłoby ograniczyć ryzyko podwójnego finansowania;
22. zwraca uwagę na nadmiernie długi okres, po jakim płatności dokonane przez Komisję docierają do końcowego beneficjenta; wzywa zatem do szybkiego i skutecznego dokonywania płatności; w związku z czym podkreśla, że bezpośredni przepływ płatności z Komisji do beneficjenta mógłby stanowić lepsze rozwiązanie;
23. uważa za niezbędne koordynowanie projektów TEN-T, zwłaszcza w przypadku projektów transgranicznych, i wyraża nadzieję, że utworzenie agencji wykonawczej dla TEN-T, już zapowiedziane przez Komisję, może przyczynić się do realizacji projektów TEN-T;
24. zwraca uwagę na to, że w myśl art. 3 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 58/2003 z dnia 19 grudnia 2002 r., ustanawiającego statut agencji wykonawczych, którym przekazuje się niektóre zadania związane z zarządzaniem programami Wspólnoty¹, przed złożeniem wniosku o ustanowienie agencji wykonawczej wymagane jest przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści uwzględniającej cały szereg czynników; wyraża ubolewanie, że Komisja nie była w stanie na początku przedstawić Europejskiemu Trybunałowi Obrachunkowemu zadowalającej analizy kosztów i korzyści dotyczącej ustanowienia agencji wykonawczej; podziela nadal wątpliwości Europejskiego Trybunału Obrachunkowego co do jakości poprawionej wersji analizy kosztów i korzyści dotyczącej

¹ Dz.U. L 11 z 16.1.2003, str. 1.

przekazania na zewnątrz zarządzania wspólnotowymi środkami finansowymi dla sieci TEN-T; wzywa Komisję do występowania na przyszłość do Europejskiego Trybunału Obrachunkowego o pozytywne zaopiniowanie analizy kosztów i korzyści, przed złożeniem u władzy budżetowej wniosku o ustanowienie agencji wykonawczej;

25. wyraża ubolewanie, że schemat organizacyjny DG TREN nie odzwierciedla lepiej faktu, iż 54% budżetu tej DG dotyczy TEN-T, ale jedynie 5% jej personelu zajmuje się tą dziedziną;
26. podkreśla znaczenie wykorzystania nowoczesnych systemów monitorowania projektów (GPS) oraz dzielenia się najlepszymi praktykami w zakresie systemów monitoringu przy realizacji projektów;
27. w tym kontekście odnotowuje przewidywane utworzenie agencji wykonawczej w 2007 r., której personel według Komisji będzie stanowić ośmiu urzędników oddelegowanych z Komisji, 32 pracowników czasowych (agencja) oraz 48 pracowników kontraktowych; stwierdza, że koszty utworzenia agencji szacuje się na 78,6 milionów euro;
28. podkreśla, że (współ)finansowanie TEN-T powinno odbywać się z zachowaniem zasady przejrzystości, a zatem Parlament Europejski oraz obywatele powinni regularnie otrzymywać informacje na ten temat;
29. wzywa Europejski Trybunał Obrachunkowy do zweryfikowania, w należyтым czasie przed 2009 r., efektywności agencji wykonawczych i przedłożenia sprawozdania Komisji Kontroli Budżetowej;
30. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji, jak również Europejskiemu Trybunałowi Obrachunkowemu.

UZASADNIENIE

1. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) 2000-2006

Wspólnota przyczynia się do utworzenia transeuropejskich sieci w obszarze transportu (TEN-T) w celu wspierania spójności, wzajemnych połączeń i interoperacyjności sieci krajowych, jak również dostępu do takich sieci na terenie całej Unii Europejskiej. Aby osiągnąć ten cel, Wspólnota finansuje projekty oraz badania infrastrukturalne w zakresie dróg, kolei, śródlądowych dróg wodnych, lotnisk, portów, systemów nawigacji satelitarnej i zarządzania ruchem.

Wydatki budżetowe na TEN-T wzrosły ze 182 milionów euro w 1993 r. do 661 milionów euro w 2005 r. Budżet na okres 2000-2006, przyznany przez Dyрекcję Generalną ds. Energii i Transportu (DG TREN) wynosi 4 425 milionów euro (z łącznego budżetu wynoszącego 4 875 milionów euro).

Pomoc finansowa Wspólnoty może występować w jednej lub w kilku następujących formach: współfinansowanie badań, bezpośrednie dotacje do inwestycji lub prac, dotacje na spłatę odsetek od pożyczek udzielonych przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) lub inne instytucje finansowe, udział w opłatach na gwarancje dla pożyczek udzielanych przez Europejski Fundusz Inwestycyjny lub inne instytucje finansowe, udział w kapitale ryzyka funduszy inwestycyjnych lub podobnych przedsięwzięć finansowych.

2. Zakres i cele kontroli oraz podejście kontrolne

Na podstawie kontroli przeprowadzonej przez Trybunał oceniono, w jakim stopniu system zarządzania Komisji, obejmujący także opracowanie i wdrożenie ram prawnych, procedur administracyjnych i systemu kontroli wewnętrznej, umożliwił oszczędną, wydajną i skuteczną realizację TEN-T.

W szczególności celem kontroli było zbadanie, w jakim stopniu:

- a) przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty, formy pomocy i zasady mające zastosowanie do udziału finansowego Wspólnoty pozwalają na skuteczną realizację TEN-T;
- b) decyzja o finansowaniu wydawana przez Komisję i procedury administracyjne oraz ich realizacja umożliwiły dokonanie przejrzystej oceny, selekcji oraz monitoringu projektów bez uszczerbku dla wydajności;
- c) struktura organizacyjna oraz zasoby kadrowe sprzyjają skutecznemu zarządzaniu działaniami w zakresie TEN-T;
- d) mechanizmy Komisji w zakresie koordynacji projektów infrastruktury transportowej finansowanych przez Wspólnotę umożliwiały wykrycie przypadków zawyżonego lub podwójnego finansowania.

Trybunał sprawdził również, czy i do jakiego stopnia Komisja podjęła działania naprawcze w związku z poprzednimi uwagami dotyczącymi TEN-T.

Łącznie do testów kontroli wybrano 72 działania w zakresie TEN-T, skontrolowane przez Komisję. Aby umożliwić wyciągnięcie obszernych wniosków, próba objęła wszystkie rodzaje transportu ze wszystkich krajów UE-15 i stanowiła ponad 577 milionów euro wydatków. Z 72 działań 35 zostało skontrolowanych na miejscu.

3. Ustalenia Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO)

3.1. Przydział pomocy finansowej Wspólnoty

- *Powolna realizacja projektów priorytetowych TEN-T.* Z 14 projektów priorytetowych przyjętych w 1994 i 1996 r. jedynie trzy zostały dotychczas ukończone, a oczekuje się, że kolejne pięć projektów priorytetowych oraz główne części trzech innych zostaną ukończone w terminie wyznaczonym na 2010 r.; w szczególności opóźnienia dotyczą odcinków transgranicznych projektów TEN-T, gdyż na poziomie krajowym otrzymują one niższy priorytet i wymagają większych starań w zakresie koordynacji ze strony zainteresowanych państw członkowskich; opóźnienia wynikają głównie z niedostatecznego finansowania na poziomie europejskim i krajowym oraz z braku koordynacji między różnymi wspólnotowymi, krajowymi lub regionalnymi źródłami finansowania publicznego.
- *Przydział środków budżetowych niedostatecznie skoncentrowany na odcinkach transgranicznych:* Wyniki kontroli wskazywałyby, że przy rozdzielaniu budżetu podstawowy element stanowi przekazywanie „sprawiedliwego udziału” środków pieniężnych UE państwom członkowskim i w związku z tym projektem nie nadaje się we właściwy sposób priorytetu; co więcej, że 118 projektów infrastrukturalnych w ramach wieloletniego projektu indykatywnego (WPI) jedynie dziewięć części obejmuje więcej niż jedno państwo członkowskie; ETO stwierdził, że Komisja nie przyznała projektom transgranicznym właściwego priorytetu w zakresie finansowania, Komisja zaś dowodziła, że projekty zostały zaproponowane i uzgodnione przez państwa członkowskie; Komisja podkreśliła również brak wystarczających środków finansowych na szczeblu europejskim i państw członkowskich.

3.2. Ramy prawne i procedury administracyjne

- Nie wcześniej niż w 2002 r. Komisja zaczęła powiadamiać beneficjentów o zakresie, terminach, formie i warunkach finansowych pomocy finansowej w zakresie TEN-T, czyniła to jednak w sposób niesystematyczny, wskutek czego sprawozdawczość nie była ustandaryzowana, natomiast ocena – utrudniona.
- Brak ustandaryzowanej modelowej sprawozdawczości w zakresie projektów odnośnie do sprawozdań technicznych i finansowych składanych przez beneficjentów utrudnił dokonywanie oceny projektów.
- „Badania” oraz „prace” powinny zostać jednoznacznie zdefiniowane w celu uniknięcia ryzyka błędu.
- Coroczne procedury stosowania, oceny i selekcji w zakresie pomocy finansowej dla projektów TEN-T objętych WPI były skomplikowane; objęcie priorytetem finansowania projektów WPI powodowało opóźnienie przydziałów na rzecz projektów nieobjętych WPI; formularze stosowane do 2004 r. nie zobowiązywały

kandydatów do dostarczania wszystkich informacji wymaganych na mocy rozporządzenia finansowego w sprawie TEN.

- Ogólnie rzecz ujmując, Trybunał wykrył braki w zakresie oceny i monitoringu; w rezultacie środki pieniężne mogły być przyznawane bez dokonania właściwej oceny prawnie wymaganych kryteriów.
- Trybunał zalecił również rozszerzenie wykorzystywania ekspertów zewnętrznych w procesie oceny.

3.3 Struktura organizacyjna i przydział personelu

- W 2004 r. budżet TEN-T stanowił 54% (672 miliony euro z 1 243 milionów euro) budżetu zarządzanego przez DG TREN); jednak działania w zakresie TEN-T były zarządzane przez zaledwie 5% personelu DG TREN (55 z 1009 pracowników zatrudnionych na pełen etat); w 2004 r. na jednego urzędnika ds. projektów przypadło średnio 26 działań.
- Pracownicy etatowi często nie posiadali odpowiedniego doświadczenia zawodowego.

3.4. Koordynacja unijnego finansowania infrastruktury transportowej

- Przepisy prawne regulujące finansowanie z różnych unijnych źródeł finansowania były w przeszłości niekompletne.
- Terminologia stosowana w formularzach wniosków i oceny projektów była niejasna i niespójna.
- DG TREN jedynie w ograniczonym zakresie wykorzystywała specjalistyczną wiedzę oferowaną przez inne służby Komisji lub Europejski Bank Inwestycyjny do celów oceny.

20.12.2006

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Kontroli Budżetowej

w sprawie specjalnego sprawozdania Trybunału Obrachunkowego nr 6/2005 dotyczącego Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)
(2006/2238(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Jaromír Kohlíček

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Kontroli Budżetowej, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. wyraża ubolewanie z powodu niedostatecznego zwiększenia dostępnych środków na Transeuropejską Sieć Transportową (TEN-T);
2. wyraża zadowolenie z powodu dokładności analiz i jasności sprawozdania, jednocześnie podzielając znaczną część zastrzeżeń i sugestii Trybunału Obrachunkowego;
3. wyraża zaniepokojenie powolną realizacją priorytetowych projektów TEN-T;
4. wyraża opinię, że dotacje do TEN-T należy skoncentrować na mniejszej liczbie projektów o wyższym średnim udziale finansowania w celu zwiększenia efektu dźwigni finansowania wspólnotowego, przy czym większy priorytet powinien być przyznany trasom transgranicznym;
5. uważa, że przy podziale dotacji do TEN-T zamiast zasady „sprawiedliwego udziału” poszczególnych państw członkowskich należy uwzględnić jedynie kryteria ustanowione w rozporządzeniu finansowym oraz wytycznych politycznych dotyczących TEN-T;
6. jest zdania, że państwa członkowskie powinny przyznać najwyższy priorytet realizacji projektów pierwszoplanowych oraz podjąć wszelkie niezbędne środki finansowe i techniczne w celu wdrożenia wybranych przedsięwzięć;
7. uważa, że ważne jest, aby dokładniej kontrolować projekty, które nie przebiegają

zgodnie z harmonogramem oraz aby w ramach programu wieloletniego możliwe było przesuwanie dotacji na projekty realizowane w szybszym tempie;

8. uważa, że kwestią zasadniczą jest wykorzystywanie przy wyborze i ocenie projektów doświadczenia ekspertów zewnętrznych i Europejskiego Banku Inwestycyjnego, przy czym należy również wspierać wymianę doświadczeń i informacji z DG ds. Polityki Regionalnej;
9. podkreśla znaczenie odpowiedniego nadzorowania projektów oraz kontroli w miejscu ich realizacji ze strony Komisji;
10. uważa za niezbędne koordynowanie projektów TEN-T, zwłaszcza w przypadku projektów transgranicznych i wyraża życzenie, aby utworzenie agencji wykonawczej dla TEN-T, już zapowiedziane przez Komisję, wniosło decydujący wkład w realizację projektów TEN-T.
11. podkreśla, że (współ)finansowanie TEN-T powinno odbywać się z zachowaniem zasady przejrzystości, a zatem Parlament Europejski oraz obywatele powinni regularnie otrzymywać informacje na ten temat.

PROCEDURA

Tytuł	Specjalne sprawozdanie Trybunału Obrachunkowego nr 6/2005 dotyczące Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)
Numer procedury	2006/2238(INI)]
Komisja przedmiotowo właściwa	CONT
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 28.9.2006
Ścisła współpraca	
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Jaromír Kohlíček 9.10.2006
Poprzedni sprawozdawca	
Rozpatrzenie w komisji	23.11.2006 18.12.2006
Data zatwierdzenia wskazówek	19.12.2006
Wynik głosowania końcowego	+: 44 -: 0 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kusstatscher, Zita Pleštinšká, Vladimír Remek
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	

PROCEDURA

Tytuł	Sprawozdanie specjalne nr 6/2005 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczące Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)
Numer procedury	2006/2238(INI)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia wydania zgody na posiedzeniu	CONT 28.9.2006
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 28.9.2006
Opinia niewydana Data wydania decyzji	
Ścisła współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Margarita Starkevičiūtė 25.1.2006
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Rozpatrzenie w komisji	27.11.2006 20.12.2006
Data przyjęcia	29.1.2007
Wynik głosowania końcowego	za: 44 przeciw: 0 wstrzymujących się: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Paul van Buitenen, Mogens N.J. Camre, Paulo Casaca, James Elles, Christofer Fjellner, Ingeborg Gräßle, Dan Jørgensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Nils Lundgren, Hans-Peter Martin, Jan Mulder, Margarita Starkevičiūtė, Alexander Stubb
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jens-Peter Bonde, Daniel Caspary, Joel Hasse Ferreira
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	
Data złożenia	29.1.2007
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	