

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

A6-0308/2008

14.7.2008

JELENTÉS

az európai kikötői politikáról
(2008/2007(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Josu Ortuondo Larrea

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSI INDÍTVÁNYA	3
INDOKOLÁS	11
VÉLEMÉNY A REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	15
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE.....	19

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSI INDÍTVÁNYA

az európai kikötői politikáról (2008/2007(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Közlemény az európai kikötői politikáról” című közleményére (COM(2007)0616),
 - tekintettel a Bizottság „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című közleményére (COM(2006)0275),
 - tekintettel a 2007. július 12-i, az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről című állásfoglalására¹
 - tekintettel a 2008. március 11-i, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével a fenntartható közlekedés európai politikájáról szóló állásfoglalására²,
 - tekintettel a vadon élő madarak védelméről szóló, 1979. április 2-i 79/409/EGK tanácsi irányelvre³,
 - tekintettel a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló, 1992. május 21-i 92/43/EGK tanácsi irányelvre⁴,
 - tekintettel a hulladéklerakókról szóló, 1999. április 26-i 1999/31/EK tanácsi irányelvre⁵,
 - tekintettel a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló, 2000. október 23-i 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre⁶,
 - tekintettel az EK-Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésére,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6–0308/2008),
- A. mivel a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés kérdése vitatéma volt az Európai Parlamentben, az Európai Bizottság pedig ennek megfelelően széleskörű konzultációt kezdeményezett az érintett felekkel,

¹ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0343.

² Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0087.

³ HL L 103., 1979.4.25., 1. o.

⁴ HL L 206., 1992.7.22., 7. o.

⁵ HL L 182., 1999.7.16., 1. o.

⁶ HL L 327., 2000.12.22., 1. o.

- B. mivel az európai kikötői politikáról szóló, fent említett bizottsági közlemény nem javasol új intézkedéseket a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés tekintetében,
- C. mivel az európai kikötői politika az ágazat nemzetközi dimenziója miatt olyan közösségi szintű politikát igényel, amely kihasználja a komparatív geopolitikai előnyöket,
- D. mivel a kikötők nem csak a tengeri, folyami és modális szállítás szempontjából jelentősek Európában, de gazdasági tengelyként is működnek, továbbá munkaalkalmat és integrációs lehetőséget biztosítanak a lakosság számára,
- E. mivel a tengeri szállítás versenyképességének fokozására és kiváló minőségű szolgáltatások nyújtására irányuló célkitűzései fényében az európai kikötői politikának az alábbi négy elvet kellene ösztönöznie: biztonság – gyors szolgáltatás – alacsony költség – a környezet tisztán tartása,
- F. mivel az európai kikötők a jövőben számos kihívással szembesülnek, nevezetesen a környezetvédelem, a globalizáció, a fenntartható fejlődés, a foglalkoztatás és a szociális feltételek területén, különösen a biztonság, az egész életen át tartó tanulás, a finanszírozás, a piaci hozzáférés, az igazgatás, továbbá adott földrajzi piacokon nem uniós országok által hozott versenyellenes és megkülönböztető intézkedések szempontjából,
- G. mivel Európában a kikötőfejlesztésre alkalmas területek hiánya, valamint a természetes élőhelyek ritkasága és sebezhetősége kiemeli annak fontosságát, hogy a jogalkotó egyensúlyt és jogi egyértelműséget érjen el környezetvédelmi, gazdasági és szociális kötelezettségei tekintetében,
- H. mivel az európai kikötői ágazatban nagymértékű változatosság tapasztalható és az elkövetkező években erőteljes növekedés várható,
- I. mivel a Panama-csatorna kiszélesítésének eredményeképpen valószínűleg erősödni fog a hajók méretnövekedésének jelenlegi tendenciája,
- J. mivel a kikötőknek fontos a modern infrastruktúra, valamint a szárazfölddel és a szigetekkel való hatékony összeköttetés,
 - 1. üdvözlí az európai kikötői politikáról szóló, fent említett bizottsági közleményt;
 - 2. üdvözlí a közlemény kidolgozása során tanúsított bizottsági megközelítést, különösen ami a közlemény előkészítése során lezajlott széleskörű konzultációs folyamatot illeti;
 - 3. üdvözlí, hogy a Bizottság olyan nem kötelező jellegű intézkedésekre fókuszál mint iránymutatások közzététele és az adminisztratív akadályok felszámolása;
 - 4. emlékeztet rá, hogy a kikötői ágazat gazdasági, kereskedelmi, szociális, környezeti és stratégiai szempontból alapvető fontosságú az Európai Unió számára;

5. úgy véli, hogy a Bizottság fontos szerepet játszik abban, hogy valamennyi európai kikötő elérhesse teljes potenciálját;
6. üdvözli a Bizottság azon szándékát, hogy a kikötők fejlesztésével és infrastruktúrájával összefüggésben iránymutatásokat kíván közreadni a közösségi környezetvédelmi jogi szabályozás végrehajtására vonatkozóan a tengeri környezet és a kikötők közelében található területek védelmére; sürgeti a Bizottságot, hogy ezeket az iránymutatásokat még 2008 vége előtt tegye közzé;
7. véleménye szerint a kikötők és a természet fenntartható módon létezhetnek egymás mellett, de mivel a természet pusztulása gyakran okoz gazdasági károkat más ágazatoknak, például az idegenforgalomnak, a mezőgazdaságnak és a halászatnak, ezért felhívja a közlekedési biztost, hogy az európai kikötőkre és a környezetvédelemre vonatkozó szabályozás és iránymutatások kidolgozásában és végrehajtásában működjön szorosan együtt a környezetvédelmi biztossal;
8. véleménye szerint ezen iránymutatások célja csakis az lehet, hogy megoldást hozzanak a környezetvédelemre vonatkozó egyes irányelvek okozta jogbizonytalanságra, és ezáltal valóban – az uniós kikötők sajátosságait figyelembe véve – foglalkozzanak a környezetvédelmi politikával;
9. hangsúlyozza, hogy a kikötői és helyi hatóságokat a 2000/60/EK keretirányelvnek megfelelően be kell vonni a folyók vízgyűjtői és a tengeri kikötők vízminőségének kezelésére irányuló tervek kidolgozásába;
10. felhívja a figyelmet arra, hogy a regionális hatóságoknak támogatniuk kell azokat az erőfeszítéseket, amelyek a hajók, valamint a szárazföldi és légi közlekedés által kiváltott CO₂-kibocsátás csökkentésére irányulnak a levegő minőségének kezelését célul kitűző tervek létrehozásán keresztül, és a Marpol Egyezménynek és a környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló, 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi keretirányelvnek¹ megfelelően;
11. hangsúlyozza egy olyan integrált európai politika kialakításának szükségességét, amely a szociális, környezetvédelmi, gazdasági és biztonsági szempontok figyelembevételével az egész területen megerősíti a regionális versenyképességet és a területi kohéziót különböző intézményközi, ágazatok és területek közötti partnerségek létrehozásán keresztül;
12. megjegyzi, hogy a Bizottságot foglalkoztatja az európai forgalom elosztása, és kiemeli a kikötői ágazat sokszínűségét és a kis és közepes méretű kikötők számának gyarapodását Európában; ezenkívül úgy véli, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie azokat a jelentős változásokat, amelyek a nemzetközi tengeri forgalomban várhatók az ágazat technológiai és gazdasági fejlődésének, a Panama-csatorna kiszélesítésének és a hajók méret- és kapacitásnövekedésének köszönhetően, mely tényezők kétségkívül jelentős változásokat eredményeznek majd az ágazatban;

¹ HL L 296., 1996.11.21., 55. o.

13. felhívja a figyelmet az európai kikötők fejlesztésének területi dimenziójára, és különösen az egymással határos kikötői régiók közötti határokon átívelő együttműködés és koordináció szükségességére; hangsúlyozza az európai szomszédsági politika és a földközi-tengeri, balti-tengeri és fekete-tengeri regionális stratégia fontosságát; üdvözli a Bizottság azon javaslatát, amely az Európai Unió kikötői és az Unióval határos államok kikötői közötti szűk keresztmetszetek számbavételére irányul;
14. felhívja a Bizottságot, hogy szisztematikusan kövesse nyomon az új technológiák és a kikötőkben és hajószolgáltatásokban, az áru-, utas- és szárazföldi terminálokban nemzetközileg alkalmazott igazgatási módszerek fejlődését a közösségi kikötők fejlesztését, valamint hatékonyságuk és termelékenységük saját maguk és felhasználóik érdekében történő fokozását célzó politikák és kezdeményezések ösztönzésére;
15. úgy véli, hogy a technológiai változtatások, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a közbelső kikötők meg tudjanak birkózni a megnövekedett forgalom okozta kihívásokkal, jelentős pénzügyi következményekkel fognak járni az érintett régiók számára; megítélése szerint e régiókat ezért fel kell jogosítani a strukturális alapok igénybevételére, elsősorban fejlett technológiai berendezések beszerzésének finanszírozására, hogy munkahelyeket hozzanak létre az innovatív területeken, és helyreállítsák a kikötői tevékenységek városokon kívülre való költöztetésével felszabadított városi területeket;
16. úgy véli, hogy a nemzetközi jogi keretből eredő, közösségi tengerészeti jogi keret jogbiztonsága az Erika III tengerbiztonsági csomag mielőbbi jóváhagyásától függ;
17. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozdítsák elő az európai kikötők közötti együttműködést; ebben az összefüggésben hangsúlyozza a kikötőknek a hátszagaik regionális gazdaságában játszott szerepét is; hangsúlyozza e tekintetben, hogy a kikötők harmonikus fejlesztése az Unió integrált tengeri politikájának kulcsfontosságú eleme;
18. hangsúlyozza a kikötők társadalmi és kulturális szerepét a hátszágban élő népesség számára, és fontosnak véli tudatosítani az emberekben, hogy a kikötők a fejlesztés fontos eszközei;
19. véleménye szerint a tengeri és folyami szállítás nem választható el a szárazföldi és légi közlekedéstől, és a szárazfölddel való összeköttetés is igen fontos a kikötők kereskedelmi sikere szempontjából, ezért fontos, hogy összeköttetést alakítsanak ki a kikötők, a szárazföldi logisztikai platformok és a szárazkikötők között; ezt szem előtt tartva úgy véli, hogy a kikötők több szállítási módot támogató részvételére van szükség a transeurópai hálózatokban (TEN-T) és a Közösség jövőbeni zöld folyosóiban, hogy biztosítsák a szállítási kapacitások jobb kihasználását a kabotázsban és a folyami közlekedésben, illetve a kapcsolatot a szárazföldi és légi közlekedési módokkal a koherens és valódi közlekedési politika biztosítása érdekében;
20. támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy a transeurópai közlekedési hálózat 2010. évi féldős értékelésekor értékeli a kikötők szárazföldi kapcsolati helyzetét és igényeit,

illetve hatásukat a közlekedés kiegyensúlyozott hálózatára¹;

21. véleménye szerint a transzeurópai közlekedési hálózat 2010-ben esedékes féldős értékelése egyik célkitűzésének a tengeri és folyami szállítás szárazföldi közlekedéssel való – az európai kikötők igénybevétele révén történő – összekapcsolásának kell lennie;
22. felkéri az érintett regionális hatóságokat, hogy fokozottabban multimodális közlekedési politikát valósítsanak meg, amely lehetővé teszi, hogy a közúti szállítással párhuzamosan nagyobb forgalmat bonyolítsanak vasúton és belföldi vízi útvonalakon, valamint hogy a kikötői területeket hatékonyan kapcsolják be a transzeurópai közlekedési hálózatokba, és hogy a kikötőknek hatékonyabb kapcsolatot biztosítsanak a hátszág felé, különösen a vasút és a belföldi vízi utak használata révén;
23. megállapítja, hogy az uniós kikötők versengésre kényszerülnek a harmadik országok kikötőivel, amelyekre gyakran nem ugyanazon szabályok érvényesek, és az EU-val szomszédos országok által bevezetett – például a megkülönböztető tarifapolitikák miatt – hátrányosan megkülönböztető gazdaságpolitikákkal is szembesülnek;
24. felhívja a Bizottságot, hogy ismét tanulmányozza a kikötői biztonsággal és a megnövekedett költségekkel kapcsolatos kérdéseket az európai kikötők versenyképessége szempontjából;
25. kedvezően fogadja a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy felméri azokat a nehézségeket, amelyekkel az európai kikötők e téren találkoznak, és felhívja a Bizottságot, hogy vegye fontolóra e nehézségek listájának összeállítását a nem uniós kikötőkkel való versenyből és az EU-val szomszédos országok által hozott versenyellenes és hátrányosan megkülönböztető intézkedésekből adódó sajátos problémák megoldása céljából;
26. hangsúlyozza, hogy fejleszteni kell a harmadik országokkal való együttműködést a fejlesztési, együttműködési és a szomszédos kikötők közötti know-how-átadási programok előkészítése és benyújtása céljából;
27. véleménye szerint a Bizottságnak meg kellene vizsgálnia, hogy van-e lehetőség közösségi program létrehozására a – különösen a kabotázsforgalomban és a folyami szállításban használt – teherhajók megújítása céljából;
28. véleménye szerint az új technológiák – különösen a számítástechnika – olyan kulcstényezők, amelyek révén az európai kikötők – amelyekre a harmadik országok kikötőinek versenye miatt máris nyomás nehezedik, illetve egyesek közülük a terület szűkössége miatt képtelenek a fejlesztésre – növelhetik hatékonyságukat és jövedelmezőségi szintjüket;
29. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a megfelelő szerveken keresztül

¹ Lásd a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló 2007. június 20-i európai parlamenti és tanácsi rendelet 19. cikkét (*HL L 162., 2007.6.22., 1. o.*).

igyekezzenek megsürgetni a távvezérelt révkalauzolási rendszerek bevezetését a kikötői és horgonyzóhelyi forgalomirányítás hatékonyságának és biztonságának fokozása érdekében;

30. sürgeti a Bizottságot, hogy az uniós keretprogramok révén továbbra is támogassa a kutatást és az innovációt az ágazatban, valamint felhívja a Bizottságot és a tagállamokat a kutatás támogatására a biztonság területén annak érdekében, hogy a lehető legminimálisabb szinten tartsák a balesetek számát, illetve a logisztika területén a kikötők területfelhasználásának javítása, a környezetvédelem területén pedig egyebek mellett a CO₂-kibocsátás és a hulladékok által okozott szennyezés csökkentése céljából;
31. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a Nemzetközi Tengerészeti Szervezethez benyújtott javaslatokat, miszerint 2020-ra váltsák fel a jelenleg használt üzemanyagot dízel üzemanyaggal, és azt a lehetőséget, hogy a tengerészeti ágazatot is bevonják a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe;
32. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a SOLAS- (életbiztonság a tengeren) és SAR-egyezmény értelmében támogassák aktívan a tengeri felkutatással és mentéssel (SAR) foglalkozó flotta folyamatos fejlesztését, és javítsák tovább a tengeri mentési koordinációs központok közötti együttműködést;
33. úgy véli, hogy tovább kell fejleszteni a „tisztá hajó” és a „tisztá kikötő” programot;
34. felhívja a Bizottságot és az ágazatot, hogy ösztönözze arra a tengerhajózási társaságokat, hogy csökkentsék a szállított üres konténerek számát, és teljes mértékben használják ki az így rendelkezésre álló kapacitást, és például kutatási programokon keresztül támogassák az ilyen célú kezdeményezéseket, szem előtt tartva az ügyfelek valós és egyedi igényeit, valamint a környezetre gyakorolt hatás csökkentését;
35. igen kedvezően fogadja a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy jogalkotási javaslatot nyújt be az akadályok nélküli tengeri közlekedés európai térségének létrehozása céljából, és úgy véli, hogy a javaslat célja az Unión belüli tengeri és szárazföldi szállítás tisztességes versenyének biztosítása kell legyen;
36. javasolja a Közösség számára vámkezelt, a Közösség területére rövidjáratú tengeri szállítás keretében érkező áruk mentesítését mindenféle vámmellenőrzés alól, továbbá a lehetőségek függvényében szintén támogatja elkülönített kikötői övezetek létrehozását a Közösségen belüli, illetve a nemzetközi forgalom számára, csakúgy mint a belső szállítás egyszerűsítését és a különleges konténerek szabványosítását és azonosítását;
37. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül és javítsa a rövidjáratú tengeri szállítás fejlesztésére és támogatására irányuló politikákat;
38. felhívja a Bizottságot, hogy az adminisztrációs eljárások egyszerűsítése céljából vizsgálja meg egy egységes szállítási okmány bevezetésének lehetőségét a konténerek esetében a Közösségben;
39. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg az állami szervektől az európai kereskedelmi

kikötőkbe irányuló pénzügyi mozgásokat az esetleges versenytorzulások megállapítása végett, és hogy az állami támogatásokról szóló iránymutatásokban tegye egyértelművé, hogy a kikötői hatóságoknak juttatott mely típusú támogatások számítanak állami támogatásnak; úgy véli, hogy az állami hatóságok kikötők fejlesztésére biztosított lehetséges befektetéseit nem szabad állami támogatásnak tekinteni, ha azok közvetlen célja a környezeti fejlesztés, a torlódás enyhítése és a közutak szállításra való használatának csökkentése, különösen ha ez gazdasági, társadalmi és területi kohéziós szempontból (például a szigetek vonatkozásában) lényeges, kivéve ha ez csak egyetlen felhasználónak vagy gazdasági szereplőnek kedvez;

40. sürgeti a Bizottságot, hogy 2008-ban tegye közzé a kikötőknek juttatott állami támogatásokról szóló iránymutatásokat, és úgy véli, hogy ezeknek az iránymutatásoknak ki kell terjedniük a kikötői területre is, megkülönböztetve a hozzáférési és védelmi infrastruktúrát, a projekthez kapcsolódó infrastruktúrát és felépítményt, de nem téve különbséget a különböző kategóriájú kikötők között;
41. egyetért a tagállamok és a közzállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló, 2006. november 16-i 2006/111/EK bizottsági irányelvben¹ meghatározott átláthatósági kötelezettségek kiterjesztésével, de felhívja a Bizottságot, hogy abszolút kötelezettség helyett inkább csökkentett minimális évi bevételi szintet írjon elő;
42. külön felhívja a figyelmet a kikötői koncessziók bizottsági elemzésére, és felhívja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe bizonyos rugalmasság jelentőségét a kikötői hatóságok számára ezen a területen, különösen a nagyobb beruházásokhoz fűződő koncessziók megújítása kérdésében, ugyanakkor véleménye szerint ez a rugalmasság nem használható fel a kikötőkön belüli verseny akadályozására;
43. véleménye szerint elsőrendű fontosságú az egyensúly fenntartása a szolgáltatások szabad nyújtása és a kikötők sajátos igényei között, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a kikötők modernizálása érdekében az állami és a magánszektorak együtt kell működnie;
44. szorgalmazza a kohéziós politika európai területi együttműködési programjainak felhasználását, valamint az uniós szomszédsági és bővítési politika körébe tartozó együttműködési programokat, de egyúttal sürgeti a Bizottságot, a tagállamokat és az érintett regionális hatóságokat, hogy a lehetőségekhez igazodva alkalmazzanak határokon átnyúló megközelítést a meglévő kapacitások felhasználására a kikötői infrastruktúrák társfinanszírozásával összefüggésben;
45. határozottan támogatja a helyi tulajdonú, nem nyereségorientált kikötők szerepét, és sürgeti a helyi, a regionális, a nemzeti és az európai hatóságokat, hogy tegyenek lépéseket ezek tönkremeneteltől való megóvása érdekében, mivel eredeti gazdasági funkciójukon túlmenően társadalmi, szabadidős és turisztikai haszonnal rendelkeznek a környező települések számára;
46. erőteljesen emlékeztetni kíván arra, hogy az Európára és az európai tengerpolitikára

¹ *HL L 318., 2006.11.17., 17. o.*

vonatkozó eredményes eszmecsere keretében beszélni kell az európai szabadidős hajózásról, amely meghatározó szerepet játszik a helyi gazdaság fejlődésében, mivel a jachtkikötők nem csupán a hátszágok kirakatai, amelyek igen jelentős mértékben járulnak hozzá a kikötők és környezetük hasznosításához, hanem alapvető ellátást biztosítanak a környező kereskedők számára;

47. kedvezően fogadja, hogy hangsúlyt kapott a kikötői ágazatban folytatott párbeszéd; támogatja egy európai szociális párbeszédet folytató bizottság felállítását, amelynek véleménye szerint meg kellene tárgyalnia a kikötőket érintő kérdéseket, ideértve a munkavállalók jogait, a koncessziókat és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek a munkavédelemről (kikötői rakodómunka) szóló 152. számú egyezményét is;
48. hangsúlyozza a kikötői dolgozók védelmének és lehető legmagasabb szintű képzésének jelentőségét; támogatja a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy a kikötői dolgozók számára kölcsönösen elismerhető alapképesítést biztosít az ágazat rugalmasságának elősegítése végett; ehhez első lépésként össze kell hasonlítani a kikötői munkások szakmai képzésének különböző rendszereit; úgy véli azonban, hogy ennek az alapszintű képesítésnek nem lehet az a hatása, hogy a tagállamokban csökken a kikötői munkások átlagos képesítési szintje;
49. javasolja, hogy a szakmai képesítés és az egész életen át tartó tanulás témáját a szociális partnerekkel együtt vitassák meg a jövőben felállítandó európai szociális párbeszédet folytató bizottságban;
50. sürgeti a Bizottságot a bevált gyakorlatok cseréjének előmozdítására általában a kikötői ágazatban és különösen az innováció és a dolgozók képzése terén a szolgáltatásminőség, a versenyképesség és a befektetői vonzerő javítása érdekében;
51. üdvözli a május 20-án megrendezésre kerülő tengerek európai napjának bevezetését, és különösen támogatja egy olyan nyílt nap bevezetését, amikor az emberek jobban megismerhetik a kikötői ágazat munkáját és jelentőségét;
52. sürgeti a Bizottságot, hogy a Transzatlanti Gazdasági Tanácsról szóló, 2008. május 8-i parlamenti állásfoglalással¹ összhangban folytassa arra irányuló erőfeszítéseit, hogy az Egyesült Államokba irányuló teherszállítmányok 100%-ának átvizsgálását előíró amerikai rendelet az „engedéllyel rendelkező gazdasági szereplők” és a Vámigazgatások Világszervezete által elfogadott biztonsági előírások (C-TPAT, SAFE-előírások kerete) kölcsönös elismerésén alapuló együttműködés irányába módosuljon; felhívja a Bizottságot, hogy mérje fel az Egyesült Államokba induló összes konténer átvilágítását előíró intézkedés előrelátható, az üzleti szférát és az uniós gazdaságot terhelő költségeit, valamint a vámkezelésre gyakorolt előrelátható hatását;
53. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

¹ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0192.

INDOKOLÁS

Háttér

Ez a közlemény a Bizottság által lefolytatott, az európai kikötői politikáról szóló széleskörű konzultáció eredménye. A konzultációra az e területre vonatkozóan benyújtott két irányelv sikertelensége miatt került sor. A közlemény az Európai Unió teherszállításra vonatkozó tervének egyik eleme, amelybe a logisztikai cselekvési tervről, a vasúti hálózatról és a tengeri autópályákról szóló közlemények is beletartoznak.

Az európai kikötők jelentőségét jelzi annak a vitának az intenzitása, amely az Európai Parlament által nemrégiben elutasított két irányelv kapcsán zajlott. Ez a jelentőség nem csupán a gazdasági tényezőkben rejlik, hanem abban a szerepben is, amelyet a kikötők a társadalom életében játszanak. A Bizottság által a közlemény előkészítése keretében lefolytatott kiterjedt konzultációs folyamat bizonyítja, hogy a Bizottság új megközelítést alkalmaz, és hogy mennyire érdeklődik az ágazat iránt.

A kikötői ágazat erőteljes növekedésben van. A tengeri szállítás mind az európai, mind a világkereskedelem szempontjából döntő fontosságú. Ezenkívül ezt az ágazatot különösen érinti a globalizáció, mivel egyik jellemző vonása a nemzetközi jelleg: ugyanis az európai kikötőkben bizonyos koncessziók harmadik országok társaságainak, sőt akár kikötői hatóságainak a kezében vannak. Ugyanígy egyes európai kikötőket is harmadik országok hatóságai vagy társaságai üzemeltetnek.

A Bizottság közleménye

A közlemény hat fő részből áll. Az első a kikötők teljesítőképességét és a szárazfölddel való összeköttetésüket tárgyalja. A világkereskedelem növekedésére és a jelenlegi európai kikötők nagy részére jellemző helyhiányra tekintettel a legjobb megoldás a teljesítmény növelése. A kikötők számára a szárazfölddel való összeköttetés létfontosságú. E jelentés készítése során az előadónak alkalma nyílt rá, hogy ellátogasson Antwerpen kikötőjébe, ahol a látottak megerősítették, hogy milyen fontos a szárazfölddel való összeköttetés. A Bizottság a maga részéről úgy tervezi, hogy ezt a kérdést a tagállamok regionális és nemzeti hatóságainak kezébe adja, illetve a piaci versenyre bízva. A Bizottság szándékai szerint a kérdés értékelésére a transzeurópai közlekedési hálózat 2010-ben esedékes félidős felülvizsgálatakor kerül majd sor.

A második rész a környezetvédelmi követelmények és a kikötői kapacitásnövelés összeegyeztethetőségével foglalkozik. A Bizottság emlékeztet rá, hogy az európai kikötők fejlesztési szempontból nem mindig optimális helyen találhatóak, holott a fejlesztés létfontosságú a tengerészeti ágazat számára. A Bizottság elismeri, hogy egyes érintettek szerint e területen – nevezetesen a „Madarak” és az „Élőhely” irányelv vonatkozásában – jogbizonytalanság uralkodik. Megoldásként a Bizottság iránymutatásokat kíván közzétenni a közösségi környezetvédelmi szabályozás ágazatra történő alkalmazása tekintetében.

A hulladékkezelés kérdését közösségi szinten a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000/59/EK irányelv rendezi. A Bizottság szerint ennek az irányelvnek a végrehajtása továbbra is elérendő cél. A Bizottság az érintett felekkel folytatott konzultáció után javaslatot fog benyújtani az irányelv jelenlegi mechanizmusának javítására. Ugyanígy részt fog venni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a kikötői szennyező kibocsátások csökkentését célzó intézkedésekre vonatkozó tevékenységében.

A közlemény korszerűsítéséről szóló részében a Bizottság szól a hajók és a part kapcsolatának javításáról, amely szándéka szerint az olyan új technológiai rendszerek révén valósul meg, mint a SafeSeaNet, az AIS (automatikus azonosító rendszer) és az LRIT (a hajók nagy távolságról történő azonosítása és nyomon követése). Az Európai Parlament a rövid távú tengeri szállításról szóló saját kezdeményezésű jelentésében (2004/2161/(INI)) javaslatot tett az adminisztrációs formák csökkentésére, úgy, hogy az ne veszélyeztesse sem a biztonsági megfontolásokat, sem a vámellenőrzést.

A Bizottság is törekszik az adminisztrációs formalitások csökkentésére és a rövid távú tengeri szállítással kapcsolatos eljárások egyszerűsítésére. Az Európai Unióban az uniós tagállamok közötti tengeri szállítást jelenleg vámellenőrzés alá vetik, mivel az európai kikötők az Unió külső határának részét képezik. A tengeri szállítás tehát hátrányt szenved a többi szállítási módhoz képest, mivel az utóbbiakra az Unió belül nem vonatkoznak ugyanazok a szabályok. A Bizottság tervezi, hogy 2008 októberében jogalkotási javaslatot nyújt be a tengeri szállítás akadálymentes európai térségének kialakítása végett. E jogalkotási javaslat célja az adminisztrációs eljárások egyszerűsítése és – a lehetőségekhez mérten – a Közösség számára vámkezelt árut szállító hajók mentesítése ezen eljárások alól a Közösség egészében. A Bizottság máris javasolta papírmentes környezet kialakítását a vám és a kereskedelem terén, valamint egyablakos rendszer létrehozását az adatszolgáltatás tekintetében.

A Bizottság a hajókra vonatkozó adminisztratív eljárások javítását is szorgalmazza. Tervezi, hogy 2009-ben politikai dokumentumot bocsát ki az „e-tengerészeti” szolgáltatások elterjesztésére vonatkozólag. Reményei szerint az információ- és kommunikációtechnológiai fejlődés maga után vonja majd az európai kikötők hatékonyságának növekedését is. A Bizottság ezért 2009-ben valamennyi szállítási módra vonatkozóan részletesen kidolgozza az általános mutatók rendszerét. Ezek a mutatók olyan eszközök, amelyek hasznosan segíthetik elő a szolgáltatás minőségének elemzését, valamint e szállítási mód környezeti hatásának mérését.

A közlemény negyedik része feltérképezi az európai kikötői tevékenységeket, illetve a rájuk vonatkozó szabályokat. A cél – a jelenlegi helyzettel ellentétben – igazságos versenyszabályok kialakítása Európában. Itt is hangsúlyozni kell az európai kikötői ágazat sokszínűségét, mely sokszínűség fellelhető annak módjában is, ahogyan a tagállami hatóságok az ágazat irányítását végzik. E tekintetben a Bizottság – szintén 2008 októberében – iránymutatásokat fogad el a kikötők számára juttatott állami támogatásokról.

A kikötői hatóságok szerepével kapcsolatban a Bizottság részletesen foglalkozik az ágazat sokszínűségével, megemlítvén, hogy az európai kikötőket vagy teljes egészében magánkézben levő vállalkozások, vagy a közszférához tartozó szervezetek vagy vállalatok irányítják. Ugyanakkor a Bizottságnak nem áll szándékában az ágazatra vonatkozóan harmonizálni a

sokféle kikötői gyakorlatot a rakománykezelési, illetve a tengerészeti-műszaki szolgáltatások terén. A Bizottság emlékeztet a Szerződés kitételeire, továbbá a versennyel és a belső piaccal kapcsolatos feltételekre – így a letelepedés szabadságára és a szabad szolgáltatásnyújtásra –, amelyek az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkoznak.

A kikötői ágazat átláthatóságának fokozása érdekében a Bizottságnak szándékában áll kivétel nélkül valamennyi kereskedelmi kikötőre kiterjeszteni a 2006/111/EK irányelv átláthatóságra vonatkozó rendelkezéseit. Ez az irányelv mind a mai napig csak azokra a kikötőkre vonatkozik, amelyek bevételei meghaladják az évi 40 millió eurót.

A kikötői koncessziók kapcsán a Bizottság hangsúlyozza, hogy azokra a Szerződés szabályai és elvei vonatkoznak. Ezzel kapcsolatban kitér az Európai Közösségek Bíróságának joggyakorlatára, amely szerint a koncessziókra – azok odaítélése tekintetében – vonatkozik az átláthatóság és a versenyztetés kötelezettsége, illetve amely szerint az odaítéléssel összefüggő eljárások a pártatlanság/semlegesség szempontjából ellenőrzésnek vethetők alá. A verseny ezen a területen azt kívánja, hogy a koncessziók időtartamát oly módon szabják meg, hogy az ne korlátozza a szabad versenyt. A koncesszió tulajdonosa számára azonban a befektetésnek meg kell térülnie és ésszerű hasznot is kell hoznia. Fontos a koncessziók megújításának kérdése. Magától értetődik, hogy versenyre szükség van, ugyanakkor a kikötői hatóságok természetesen egyszerűsített adminisztratív eljárás keretében szeretnék a lejárt koncessziókat megújítani.

Ezenkívül a Bizottság szeretné elősegíteni a kikötői díjak átláthatóságára vonatkozó bevált gyakorlatok elterjedését, továbbá felmérni, hogy az európai kikötők – harmadik országok kikötőivel összehasonlítva – milyen nehézségekkel találják szembe magukat. Mint ahogyan az előzőekben említettük, a szomszédos országok kikötőire gyakran nem ugyanazok a szabályok és követelmények vonatkoznak, mint az európai kikötőkre, aminek következtében az európai kikötők rovására előnyhöz juthatnak.

Az ötödik rész a kikötők és a városok közötti kapcsolatokkal foglalkozik. A Bizottság emlékeztet rá, hogy javaslatot tett a „tengerek európai napjának” megszervezésére. Ezenkívül a Bizottság szeretne javaslatot tenni egy olyan nyílt napra is, amikor meghívhatnák az embereket, hogy a nyilvánosság megismerkedjen a kikötőkkel, és több információhoz jusson a társadalomban játszott szerepükkel kapcsolatban. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy milyen forrásokból lenne finanszírozható a kikötők és a velük egybeépült városok integrációjának javítása. A Bizottság tervezi még a jelenlegi biztonsági intézkedések hatásainak vizsgálatát annak érdekében, hogy egyensúlyt teremtsen az ilyen intézkedések szükségessége és a kikötői övezetek hozzáférhetősége között.

Végezetül a közlemény záró részében a Bizottság a kikötői munka kérdéseivel foglalkozik. Szándékában áll egy európai szintű ágazati párbeszédet folytató bizottság felállításának támogatása a kikötői ágazatban. A Bizottság ezenkívül a kikötői dolgozók képzése tekintetében kölcsönös elismerést biztosító keretet kíván kidolgozni. A munkahelyi védelem és egészség kérdésében a Bizottság emlékeztet a jelenlegi szabályokra, illetve a témával kapcsolatos korábbi közleményeire. Gondoskodni fog a jelenlegi szabályok nyomon követéséről, valamint az Eurostat útján a baleseti statisztikák összegyűjtéséről.

Az előadó véleménye – Főbb pontok

Az előadó üdvözi a Bizottság közleményét. Az Európai Parlament állásfoglalási indítványa különösen hangsúlyozza az ágazat fontosságát Európa számára, illetve az ágazat sokszínűségét.

A közösségi környezetvédelmi szabályozás ágazati végrehajtására vonatkozó iránymutatások közzététele tekintetében a jelentés kiemeli annak fontosságát, hogy a környezetvédelem és a kikötőfejlesztés kérdésében közös megközelítéssel rendelkezünk. A környezetvédelmi politika jogalkotói megközelítése során figyelembe kell venni a kikötői ágazat sajátosságait.

A szárazfölddel való összeköttetés igen fontos a kikötők, illetve ezek fejlődése szempontjából. A jó helyen fekvő kikötők sem képesek a bennük rejlő potenciál kifejtésére, ha nem rendelkeznek jó összeköttetésekkel. Ezenkívül a tengeri szállítást ugyanolyan szabályok alapján kell kezelni, mint a többi szállítási módot. Az előadó ezért felhívja a Bizottságot, hogy az akadálymentes tengeri szállításra vonatkozó javaslatában biztosítson egyenlő feltételeket az ágazat számára. Az európai rövid távú tengeri szállítást nem szabad hátrányba hozni, a Közösség számára vámkezelt árukat pedig nem szabad újabb európai vámellenőrzésnek alávetni.

A jelentés hangsúlyozza az új technológiák fontosságát az ágazat számára. Az új technológiák elősegíthetik, hogy a kikötők leküzdjék a harmadik országokkal folyó versenyből és a területhiányból adódóan a fejlesztés útjában álló nehézségeket, s ily módon növeljék hatékonyságukat és jövedelmezőségüket. A harmadik országok kikötői által támogatott verseny nyugtalanságra ad okot, mivel ezekre a kikötőkre nem vonatkoznak a Közösségben érvényes szabályok és kötelezettségek, és így azok az állami támogatások vagy a környezetvédelem tekintetében megengedőbb szabályozás jóvoltából előnyhöz jutnak.

16.4.2008

VÉLEMÉNY A REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az európai kikötői politikáról
(2008/2007(INI))

A vélemény előadója: Pierre Pribetich

JAVASLATOK

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

1. támogatja az Európai Bizottság azon szándékát, hogy felkarolja az európai kikötők környezeti szempontokat tiszteletben tartó modernizációs törekvéseit, előnyben részesítve az iránymutatásokon keresztüli ösztönzést egy szabályozott összehangolás megkísérlésével szemben, amely az európai kikötők nagyon eltérő gyakorlatai miatt nehezen lenne alkalmazható; reméli, hogy az ilyen iránymutatások hatására a kikötők több jogbiztonságot kapnak majd a tengeri szállítás remélt növekedéséhez szükséges beruházások megvalósulása érdekében; kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozdítsák elő az európai kikötők közötti együttműködést; ebben az összefüggésben hangsúlyozza a kikötőknek a hátszagaik regionális gazdaságában játszott szerepét is; hangsúlyozza e tekintetben, hogy a kikötők harmonikus fejlesztése az Unió integrált tengeri politikájának kulcsfontosságú eleme;
2. hangsúlyozza egy olyan integrált európai politika kialakításának szükségességét, amely megerősíti a regionális versenyképességet és a területi kohéziót, a szociális, környezetvédelmi, gazdasági és biztonsági szempontok figyelembe vételével az egész területen, intézményközi, ágazatok és területek közötti partnerségek létrehozásán keresztül;
3. hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak az érdekelt feleket és a városokat egy strukturált párbeszéd felé kell terelnie annak érdekében, hogy javuljon a kikötőkről alkotott kép, és a kikötők jobban bekapcsolódjanak a városba és a városi életbe; ez voltaképpen a kikötői tevékenységek fenntarthatóságának biztosítását jelenti; rámutat emellett arra is, hogy a

lakó- és munkahelyek egymáshoz való közelsége jótékony hatással jár a fenntarthatóságra (kisebb forgalom), valamint a városok és a környező régiók életkörülményeire;

4. felhívja a figyelmet az európai kikötők fejlesztésének területi dimenziójára, és különösen az egymással határos kikötői régiók közötti határokon átívelő együttműködés és koordináció szükségességére; hangsúlyozza az európai szomszédsági politika és a földközi-tengeri, balti-tengeri és fekete-tengeri regionális stratégia fontosságát; üdvözli a Bizottság azon javaslatát, amely az Európai Unió kikötői és az Unióval határos államok kikötői közötti szűk keresztmetszetek számbavételére irányul;
5. emlékeztet arra, hogy az Unió főbb kikötői általában jól felszereltek és hatékonyak, ugyanakkor továbbra is jelentős különbségek vannak az új és a régi tagállamok kikötőinek felszereltsége és technológiája között;
6. úgy véli, hogy a technológiai változtatások, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a közbelső kikötők szembenézzenek a megnövekedett forgalom okozta kihívásokkal, jelentős pénzügyi következményekkel fognak járni az érintett régiók számára; megítélése szerint e régióknak ezért fel kell tudni használniuk az európai strukturális alapokat, többek között azért, hogy finanszírozzák a fejlett technológiai berendezések beszerzését, munkahelyeket hozzanak létre az innovatív területeken, és helyreállítsák a kikötői tevékenységek városokon kívülre költöztetésével felszabadított városi területeket;
7. ezzel egyidejűleg szorgalmazza a kohéziós politika európai területi együttműködési programjainak felhasználását, valamint a szomszédsági és uniós bővítési politika körébe tartozó együttműködési programokat, de egyúttal ösztönzi a Bizottságot, a tagállamokat és az érintett regionális hatóságokat, hogy a lehetőségekhez igazodva hozzanak létre határokon átnyúló stratégiát a meglévő képességek felhasználására a kikötői infrastruktúrák társfinanszírozásával összefüggésben;
8. üdvözli a Bizottság azon javaslatát, amely a kikötői dolgozók szakmai képzésére vonatkozó egységes követelmények közösségi szintű meghatározására irányul, melynek célja a képesítések kölcsönös elismerésével, valamint a kikötők összehangolt fejlesztésével a dolgozók mobilitásának növelése;
9. felkéri az érintett területi önkormányzatokat, hogy valósítsanak meg egy fokozottabban multimodális közlekedésfejlesztési politikát, amely lehetővé teszi a közúti szállítással párhuzamosan a vasúti és a vízi úton történő szállítás fejlesztését, valamint a kikötői területeknek a transzeurópai közlekedési hálózatokba történő hatékony bekapcsolását és a kikötőknek a háttországgal való hatékonyabb kapcsolatát, különösen a vasút és a belföldi vízi utak használata révén, továbbá kéri a Bizottságot, hogy használja fel a félidős felülvizsgálatot 2010-ben arra, hogy több eszközt szabadítsanak fel a köztes kikötők fokozottabb használatára a rakományok egy vagy több lépésben történő kirakása céljából a fő kikötők és perifériájuk tehermentesítésére, lehetőleg a szállítmányok címzettjeihez minél közelebb; hangsúlyozza tehát a kirakóhelyek erőteljesebb diverzifikálásának hasznát abból a célból, hogy jelentős mértékben csökkenjen a közúti szállítás, valamint hogy megoldódjon a kikötői övezetek túlterheltségének ismétlődő problémája; egyúttal kéri, hogy a kikötői területrendezés tervezése során pontosan mérjék fel, hogy vajon ezek a kisebb és a címzettekhez közelebb fekvő kirakóhelyek egyáltalán képesek-e jelentősebb

mennyiségű szállítmány fogadására az infrastruktúra és a közúti megközelíthetőség szempontjából, hogy ne csupán a probléma helyeződjön át más kikötői övezetekbe;

10. hangsúlyozza, hogy a közösségi vízpolitikáról szóló, 2000. október 23-i 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi keretirányelvnek megfelelően¹ a kikötői és helyi hatóságokat be kell vonni a vízgyűjtők és a tengeri kikötők vízminőségének kezelésére vonatkozó tervek kidolgozásába; felhívja a figyelmet arra, hogy a területi önkormányzatoknak támogatniuk kell azokat az erőfeszítéseket, amelyek a hajók, valamint a szárazföldi és légi közlekedés által kiváltott CO₂-kibocsátás csökkentésére irányulnak a levegő minőségének kezelését célul kitűző tervek létrehozásán keresztül, és a Marpol Egyezménynek és a környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló, 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi keretirányelvnek megfelelően²;
11. kéri, hogy hozzanak létre közösségi hálózatot az Unió kikötői között a bevált gyakorlatok cseréjére; kéri az EU tagállamait és harmadik országokat tömörítő regionális szervezeteket – például a Fekete-tengeri Gazdasági Együttműködési Szervezetet –, hogy fogadjanak el megfelelő eljárásokat és gyakorlatokat a regionális kereskedelem megkönnyítésére és a költségek csökkentésére;
12. erőteljesen emlékeztetni kíván arra, hogy az Európára és az európai tengerpolitikára vonatkozó eredményes eszmecsere keretében az európai szabadidős hajózás meghatározó szerepet játszik a helyi gazdaság fejlődésében, mivel a jachtkikötők nem csupán a hátszágok kirakatai, amelyek igen jelentős mértékben járulnak hozzá az idegenforgalomhoz a kikötők és környezetük megismertetése révén, hanem alapvető ellátást biztosítanak a környező kereskedők számára.

¹ HL L 327., 2000.12.22., 1. o.

² HL L 296., 1996.11.21., 55. o.

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	8.4.2008
A zárószavazás eredménye	+: 48 -: 0 0: 1
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Victor Boștinaru, Antonio De Blasio, Petru Filip, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Sérgio Marques, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszewska, Catherine Stihler, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Lambert van Nistelrooij, Vladimír Železný
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Bernadette Bourzai, Jan Březina, Brigitte Douay, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Madeleine Jouye de Grandmaison, Ramona Nicole Mănescu, Ljudmila Novak, Mirosław Mariusz Piotrowski, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Manfred Weber
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Jean-Paul Gauzès, Jacques Toubon

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	24.6.2008
A zárószavazás eredménye	+: 41 -: 0 0: 1
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Margrete Auken, Philip Bradbourn, Nathalie Griesbeck, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Maria Eleni Koppa, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Vural Öger, Marie Panayotopoulos-Cassiotou, Corien Wortmann-Kool
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Ioannis Gklavakis, Helmut Kuhne, Maria Petre