

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

A6-0217/2009

2.4.2009

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II")
(COM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Ulrich Stockmann

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in *vet cursief* aangegeven. Bij wijzigingsbesluiten worden in amendementen van het Parlement op een niet door de Commissie gewijzigde bepaling de uit het basisbesluit overgenomen tekstdelen in *vet* gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven : [...]. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	3
TOELICHTING	20
ADVIES VAN DE BEGROTINGSCOMMISSIE	23
PROCEDURE.....	27

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo II") (COM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2008)0847),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en de artikelen 71, lid 1 en 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0482/2008),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Begrotingscommissie (A6-0217/2009),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Om deze groei het hoofd te kunnen bieden, moet nog meer dan nu het geval is, gebruik worden gemaakt van de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart en moeten verdere krachtige initiatieven uit de vervoers- en de logistieke sector worden gestimuleerd om nieuwe benaderingen en

Amendement

(3) Om deze groei het hoofd te kunnen bieden, moet nog meer dan nu het geval is, gebruik worden gemaakt van de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart en moeten verdere krachtige initiatieven uit de vervoers- en de logistieke sector, ***met inbegrip van inlandterminals en andere***

het gebruik van technische innovaties van onze vervoersmodaliteiten en het beheer ervan te bevorderen.

platforms ter facilitering van de intermodaliteit, worden gestimuleerd om nieuwe benaderingen en het gebruik van technische innovaties van onze vervoersmodaliteiten en het beheer ervan te bevorderen.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De Europese Unie heeft tot taak milieuvriendelijker vormen van vervoer te bevorderen, ongeacht of deze een specifiek overhevelings- of ontwijkingseffect in het goederenvervoer over de weg tot gevolg hebben.

Motivering

Gezien de over het algemeen forse groei van het goederenvervoer lijkt het verstandig om milieuvriendelijker vervoerswijzen te bevorderen, ongeacht het overhevelings- en ontwijkingseffect dat daardoor kan worden bewerkstelligd.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8) De drempels voor voorstellen om in aanmerking te komen voor steun moeten verlaagd worden en uitgedrukt worden in overgehevelde tonkilometers per jaar, behalve voor gemeenschappelijke leeracties. Er is geen verdere behoefte aan een speciale drempel voor verkeersvermijdingsacties en er wordt een minimale projectlooptijd vastgesteld voor dit soort projecten, alsmede katalysator- en "Snelwegen op zee"-projecten.

(8) De drempels voor voorstellen om in aanmerking te komen voor steun moeten verlaagd worden en uitgedrukt worden in overgehevelde tonkilometers per jaar, behalve voor gemeenschappelijke leeracties. **Deze drempels moeten worden berekend over de gehele periode van uitvoering van het project, zonder dat er een jaarlijks uitvoeringspercentage wordt vastgesteld.** Er is geen verdere behoefte aan een speciale drempel voor verkeersvermijdingsacties en er wordt een

minimale projectlooptijd vastgesteld voor dit soort projecten, alsmede katalysator- en "Snelwegen op zee"-projecten.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 4 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

"1. Acties moeten worden ingediend door ondernemingen die gevestigd zijn in de lidstaten of in deelnemende landen, zoals vermeld in **leden 3 en 4 van** artikel 3."

Amendement

"1. Acties moeten worden ingediend door ondernemingen **of consortia** die gevestigd zijn in de lidstaten of in deelnemende landen, zoals vermeld in artikel 3, **leden 3 en 4.**"

Amendement 5

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 5 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. Artikel 8 wordt vervangen door het volgende:

Acties worden aan de Commissie voorgesteld overeenkomstig de ingevolge artikel 6 vastgestelde nadere voorschriften. Het voorstel bevat alle elementen waarover de Commissie moet beschikken om een selectie overeenkomstig artikel 9 te maken.

Indien nodig verleent de Commissie aanvragers bijstand om de te doorlopen aanvraagprocedure te vergemakkelijken, bijvoorbeeld door middel van een online helpdesk.

Motivering

Veel MKB's ondervinden problemen om in het kader van Marco Polo een aanvraagprocedure op gang te brengen. De beschikbaarheid van technische bijstand tijdens de aanvraagprocedure voor Marco Polo, bijvoorbeeld via een helpdesk, zou dergelijke problemen kunnen helpen lenigen en ertoe kunnen leiden dat meer MKB's van Marco Polo gebruik maken.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter -a (nieuw)

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 9 – alinea 1 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-a) In alinea 1 wordt punt (b) vervangen door het volgende:

"(b) de in de desbetreffende kolom van bijlage I [...] opgenomen voorwaarden;"

Motivering

Aangezien bijlage II is geschrapt, kan er ook niet meer naar worden verwezen.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter a

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 9 – alinea 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) In het eerste lid, punt (d), ***worden*** de ***woorden*** "de milieuverdiensten uit de voorgestelde acties" ***vervangen door*** "de milieuverdiensten uit de acties in termen van vermindering van externe kosten".

(a) In het eerste lid, punt (d), ***wordt*** de ***zinsnede*** "de milieuverdiensten uit de voorgestelde acties" ***als volgt gewijzigd:*** "de ***relatieve*** milieuverdiensten uit de acties ***en de relatieve verdiensten uit de acties*** in termen van vermindering van externe kosten".

Amendement 8

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter b

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 9 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 b. Artikel 9, lid 2, wordt vervangen door het volgende:

"De Commissie neemt, na het in artikel 10 bedoelde comité daarvan in kennis te hebben gesteld, het besluit tot verlening van financiële bijstand."

Amendement 9

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

"2. De Commissie **legt aan** het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's **voor 30 juni 2011 een evaluatieverslag voor** over de resultaten van het Marco Poloprogramma in de periode **2003-2009**."

"2. De Commissie **doet** het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's **een mededeling toekomen** over de resultaten van het Marco Poloprogramma in de periode **2003-2010**. **Zij komt met deze mededeling voordat zij een voorstel voor een derde Marco Poloprogramma uitwerkt en houdt bij de formulering van dit voorstel rekening met de in de mededeling gedane constatering**en."

Motivering

Ter voorbereiding op een derde Marco Poloprogramma is er behoefte aan een uitgebreide analyse van de tot dusver met het Marco Poloprogramma behaalde resultaten. Deze analyse dient het Europees Parlement bij wijze van mededeling te worden voorgelegd, en moet als discussiegrondslag fungeren voor een derde Marco Poloprogramma. De voor deze mededeling gehanteerde evaluatietermijn moet worden verlengd, zodat de effecten van de verordening bij de evaluatie kunnen worden betrokken.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7 bis (nieuw)

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Artikel 14 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis. Aan artikel 14 wordt een lid 2 bis toegevoegd:

"2 bis. De in lid 2 bedoelde mededeling heeft met name betrekking op het volgende:

- de effecten van Verordening (EG) nr. .../2008 van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II"),

- de ervaring die met het programmabeheer is opgedaan door het Uitvoerend Agentschap voor concurrentievermogen en innovatie (EACI),

- de noodzaak om bij de vaststelling van de financieringsvoorwaarden naar gebruikt vervoermiddel te differentiëren op basis van veiligheid, milieuprestaties en energie-efficiëntie,

- de effectiviteit van verkeersvermijdingsacties,

- de noodzaak om in de toepassingsfase vraaggestuurde bijstand te organiseren onder inachtneming van de behoeften van kleine en microbedrijven in de transportsector,

- de erkenning van economische recessies als een bijzondere reden om de looptijd van projecten te verlengen,

- de productspecifieke verlaging van de drempels om voor steun in aanmerking te

komen,

- de mogelijkheid om de referentiewaarden voor de minimale subsidiedrempels voor ingediende projecten naast overgehevelde aantallen tonkilometer ook uit te drukken in termen van energie-efficiëntie en milieuvoordelen,

- de wenselijkheid tot het betrekken van de vervoerseenheden bij de definitie van het begrip "vracht",

- de beschikbaarheid van complete jaaroverzichten van gefinancierde projecten,

- de mogelijkheid om de samenhang tussen het Marco Poloprogramma, het logistieke actieplan en het TEN-T-programma te waarborgen door middel van passende maatregelen voor de coördinatie van de toewijzing van communautaire middelen, in het bijzonder voor de snelwegen op zee,

- de mogelijkheid om in een derde land gemaakte kosten voor subsidiëring in aanmerking te laten komen, voor zover de actie is opgezet door bedrijven uit een lidstaat,

- de noodzaak rekening te houden met de specifieke kenmerken van de binnenvaartsector en van de kleine en middelgrote ondernemingen die daarin actief zijn, bijvoorbeeld door middel van een specifiek programma voor de binnenvaartsector,

- de mogelijkheid om het programma uit te breiden tot de buurlanden,

- de mogelijkheid om het programma verder aan te passen voor de eiland- en archipelidstaten."

Amendement 11

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 1. Financieringsvoorwaarden – Type actie: C. Modal shift – Artikel 5, lid 1, letter c – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derden die geen deel uitmaken van het consortium**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

Amendement

(d) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derde partijen bij de subsidieovereenkomst**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 1. Financieringsvoorwaarden – Type actie: A. Katalysator – Artikel 5, lid 1, letter a – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

(f) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derden die geen deel uitmaken van het consortium**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

Amendement

(f) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derde partijen bij de subsidieovereenkomst**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 1. Financieringsvoorwaarden – Type actie: B. Snelwegen op zee – Artikel 5, lid 1, letter b – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) wanneer de MoS-actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derden die geen deel uitmaken van het consortium**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

(g) wanneer de MoS-actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derde partijen bij de subsidieovereenkomst**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 1. Financieringsvoorwaarden – Type actie: D. Verkeersvermijding – Artikel 5, lid 1, letter d – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(f) Wanneer de verkeersvermijdingsactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derden die geen deel uitmaken van het consortium**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

(f) Wanneer de verkeersvermijdingsactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door **derde partijen bij de subsidieovereenkomst**, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 2 Intensiteit en reikwijdte van de financiering - Type actie A Katalysator – Artikel 5, lid 1, onder a) – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking

van de doelstellingen van de actie en voor de uitgaven die voortvloeien uit de actie. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **10%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

van de doelstellingen van de actie en voor de uitgaven die voortvloeien uit de actie. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **20%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 2 Intensiteit en reikwijdte van de financiering - Type actie B. Snelwegen op zee – Artikel 5, lid 1, onder b) – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **10%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **20%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 2 Intensiteit en reikwijdte van de financiering - Type actie C. Modal Shift – Artikel 5, lid 1, onder c) – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **10%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

Amendement

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **20%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 2 Intensiteit en reikwijdte van de financiering - Type actie D. Verkeersvermijding – Artikel 5, lid 1, onder d) – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **10%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

Amendement

(a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan **20%** van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 3 Vorm en duur van de subsidieovereenkomst – Type actie: A Katalysator – Artikel 5, lid 1, onder a)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering – **bij voorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang** – die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 3 Vorm en duur van de subsidieovereenkomst – Type actie: B. Snelwegen op zee – Artikel 5, lid 1, onder b)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige

Amendement

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige

bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 3 Vorm en duur van de subsidieovereenkomst – Type actie: C. Model Shift – Artikel 5, lid 1, onder c)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 38 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 44 maanden, niet worden vernieuwd.

bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering – **bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang** – die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering – **bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang** – die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 38 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 44 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 3 Vorm en duur van de subsidieovereenkomst – Type actie: D. Verkeersvermijding – Artikel 5, lid 1, onder d)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement

De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering – **bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang** – die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 4 Contractwaardedrempel – Type actie: B. Snelwegen op zee – Artikel 5, lid 1, onder b)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De indicatieve minimale subsidiedrempel per MoS-actie komt overeen met **250 miljoen** tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar,

Amendement

De indicatieve minimale subsidiedrempel per MoS-actie komt overeen met **200 miljoen** tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar,

door te voeren over de volledige looptijd
van de subsidiëringsovereenkomst

door te voeren over de volledige looptijd
van de subsidiëringsovereenkomst

Amendement 24

Voorstel voor een verordening – wijzigingsbesluit

Bijlage I – Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Verordening (EG) nr. 1692/2006

Punt 4 Contractwaardedrempel – Type actie: C. Modal Shift – Artikel 5, lid 1, onder c)

Door de Commissie voorgestelde tekst

De indicatieve minimale subsidiedrempel per modal-shiftactie komt overeen met 80 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst. Modal-shiftacties die beogen een verschuiving naar de binnenvaart te bewerkstelligen, zijn onderworpen aan een speciale drempel van **17 miljoen** tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan **per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst.**

Amendement

De indicatieve minimale subsidiedrempel per modal-shiftactie komt overeen met 80 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst. Modal-shiftacties die beogen een verschuiving naar de binnenvaart te bewerkstelligen, zijn onderworpen aan een speciale drempel van **25 miljoen** tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan **over de gehele periode van drie jaar.**

Motivering

Verlaging van het door de Commissie vastgestelde bedrag om de participatie van de binnenvaart te bevorderen. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met het feit dat nieuwe projecten in het eerste jaar van hun bestaan zelden een modal shift van 17 miljoen tonkilometer bewerkstelligen. Daarom moet de drempel worden vastgesteld voor een periode van drie jaar, met een minimale modal shift van in totaal 25 miljoen tonkilometer, in plaats van 3 x 17 miljoen tonkilometer.

TOELICHTING

Inleiding

Verordening (EG) nr. 1692/2006 strekte tot invoering van het tweede Marco Poloprogramma betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren.

Het doel van dit programma bestaat erin de congestie in het wegverkeer te verminderen, de milieuvriendelijkheid van het vervoerssysteem te verbeteren en de intermodaliteit te verhogen. Dit zal bijdragen tot een efficiënt en duurzaam verkeerssysteem, dat voor de Europese Unie toegevoegde waarde creëert, zonder een negatief effect te hebben op de economische, sociale en territoriale samenhang.

Het programma loopt van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2013 en is erop gericht tegen het einde van de looptijd een modal shift te realiseren van een aanzienlijk deel van de verwachte jaarlijkse totale toename van het internationale goederenvervoer over de weg naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij de trajecten over de weg zo kort mogelijk zijn.

De resultaten van de in 2008 gelanceerde oproep tot het indienen van voorstellen voor het tweede Marco Poloprogramma en de conclusies van de externe evaluatie van het eerste Marco Poloprogramma hebben aangetoond dat het programma een significant effect heeft in termen van modal shift. Het is echter zeer waarschijnlijk dat de in de rechtsgrondslag van het programma vastgelegde doelstelling om een wezenlijk deel van de verwachte groei van het totale internationale goederenvervoer over de weg in Europa om te buigen en naar andere verkeersmodi over te hevelen, niet zal worden bereikt.

De ingediende financieringsaanvragen – en daarmee ook de voorgestelde projecten ter vermijding of overheveling van goederenverkeer over de weg – worden elk jaar minder. Het gebrek aan belangstelling bij potentiële aanvragers is voornamelijk te wijten aan de zwakke motivatie onder potentiële begunstigden vanwege de complexiteit van het programma, de ongeschiktheid van de financieringsmechanismen of de te geringe steunintensiteit.

Wil het programma zijn doel kunnen bereiken, dan moet Marco Polo II aantrekkelijker worden gemaakt. Dat betekent dat de rechtsgrondslag moet worden gewijzigd. De controlemethoden moeten worden vereenvoudigd en nader gepreciseerd. Daarnaast moeten ook de subsidiabiliteitsvoorwaarden en -eisen worden aangepast. Om een maximaal effect te kunnen sorteren, moeten de wijzigingen zo snel mogelijk worden doorgevoerd.

Voornaamste wijzigingen in het Commissievoorstel

- Vergemakkelijken van de toegang tot het programma voor kleine ondernemingen

Ook individuele bedrijven krijgen de mogelijkheid om projecten in te dienen. De oprichting van consortia is niet meer vereist.

- Verlaging en vereenvoudiging van de subsidiabiliteitsdrempels voor projecten

De projecten (tot en met de categorie van "gemeenschappelijke leeracties") moeten alleen nog voldoen aan de drempel voor overheveling naar andere verkeersmodi, die voortaan niet meer voor de gehele looptijd van het project wordt opgegeven, maar per jaar wordt berekend; de financieringsdrempel wordt geschrapt. De meeste drempels worden verlaagd, en er wordt een bijzonder lage drempel ingevoerd voor binnenvaartprojecten (17 miljoen tonkilometer). Deze veranderingen hebben tot gevolg dat er ook meer kleinere projecten in het programma worden opgenomen. De specifieke 10%-drempel voor verkeersvermijdingsacties wordt geschrapt.

- Verhoging van de steunintensiteit
Eenzijds wordt het gewicht van de transportmiddelen en -uitrusting waarmee de vracht wordt vervoerd bij de calculatie van de omvang van de modal shift betrokken. Anderzijds wordt de subsidie van € 1 tot € 2 per 500 tonkilometer overgehevelde goederenvervoerscapaciteit verhoogd, zoals reeds bij een eerder besluit van de Commissie is besloten.

- Vereenvoudigingsmaatregelen

De bestaande regelgeving voor de ondersteuning van infrastructuurvoorzieningen is complex, bevat tal van uitzonderingen en aanvullende eisen in verband met de termijnen voor de uitvoering van projecten en voorziet in een ingewikkeld systeem voor de berekening van de voor individuele projecten uiteindelijk beschikbare financiële steun.

De voorgestelde wijzigingen houden in dat de subsidiabele kosten voor bijkomende infrastructuurvoorzieningen maximaal 10% mogen bedragen van de totale subsidiabele kosten van het project. Het betreft hier alle soorten acties, behalve "gemeenschappelijke leeracties".

Het besluit tot toekenning van een subsidie wordt niet meer in het kader van de comitéprocedure getroffen, maar uitsluitend door de Commissie of door het Uitvoerend Agentschap voor concurrentievermogen en innovatie, waaraan het beheer van het programma begin 2008 werd overgedragen. Over de gedetailleerde procedureregels voor de indiening en selectie van acties in het kader van het programma wordt ook in de toekomst volgens de comitéprocedure beslist, doch niet op jaarbasis maar voor de gehele duur van het programma. Aldus hoopt men de duur van de beheerscyclus (momenteel 470 dagen) te bekorten.

- Looptijd van de projecten

Voor alle soorten acties wordt een minimale looptijd van 3 jaar ingevoerd, behalve voor "gemeenschappelijke leeracties". De maximale looptijd van contracten kan bij abnormale, door de ontvanger naar behoren gemotiveerde vertragingen bij de uitvoering van een project bij wijze van uitzondering met 6 maanden worden verlengd. Contracten voor "gemeenschappelijke leeracties" kunnen van 26 tot 52 maanden worden verlengd.

Opmerkingen van de rapporteur

Blijkens de resultaten van een in 2007 door Ecorys uitgevoerde externe evaluatie zijn de doelstellingen van het eerste Marco Poloprogramma voor wat betreft de overheveling van het vrachtvervoer over de weg naar andere vormen van vervoer slechts voor 64% bereikt. Gezien het afnemende aantal succesvolle projecten, zal ook de doelstelling van het tweede Marco Poloprogramma om een aanzienlijk deel van het zich uitbreidende internationale vrachtverkeer over de weg – namelijk 60% (20,5 miljard tonkilometer) – over te hevelen naar andere vervoersmodi naar verwachting niet worden gehaald.

De reden voor het teruglopende aantal succesvolle projecten is vooral het gebrek aan motivatie van de zijde van potentiële subsidieontvangers om projecten in te dienen. Dit is voornamelijk te wijten aan de complexiteit van het programma, aan onduidelijke financieringsvoorwaarden en aan de te geringe steunintensiteit. De rapporteur staat derhalve volledig achter de door de Commissie voorgestelde aanpassingen ter verhoging van de aantrekkelijkheid en de effectiviteit van het tot 2013 lopende en van een budget van 450 miljoen euro voorziene tweede Marco Poloprogramma, en hoopt op een spoedige goedkeuring van de voorgestelde maatregelen.

In het licht van de discussie over een derde Marco Poloprogramma dringt de rapporteur er bij de Commissie daarnaast echter tevens op aan het Parlement mededeling te doen van de gevolgen van deze verordening. Tegelijkertijd wordt de Commissie verzocht een evaluatie op te maken van de ervaringen met het Uitvoerend Agentschap voor concurrentievermogen en innovatie, dat sinds maart 2008 het Marco Poloprogramma beheert. Voorts dient de Commissie na te gaan of het programma wellicht aantrekkelijker zou kunnen worden gemaakt door bij de vaststelling van de financieringsvoorwaarden naar gebruikt vervoermiddel te differentiëren en de referentiewaarden per productcategorie te verlagen, aangezien goederen die snel bederven slechts over korte afstanden kunnen worden vervoerd. Tevens zou de Commissie de actie "verkeersvermindering", waarvoor tot dusver nog geen enkel project in het kader van het Marco Poloprogramma is gefinancierd, in de context van de planning voor een derde Marco Poloprogramma opnieuw moeten evalueren. Ook zou de Commissie moeten onderzoeken of de technische bijstand aan lidstaten bij de indiening van aanvragen niet dient te worden geïntensiveerd en of de looptijden van projecten in deze tijden van economische recessie niet moeten worden verlengd om bedrijven meer tijd te geven om de "modal shift"-doelstellingen te realiseren. Last but not least moet de Commissie nagaan of het wenselijk is de vervoerseenheid te betrekken bij de definitie van het begrip "vracht". Ook de specificatie van de drempels voor de subsidiabiliteit van voorgestelde projecten in termen van gerealiseerde milieuvoordelen in plaats van overgehevelde aantallen tonkilometer per jaar moet nader worden bekeken.

23.2.2009

ADVIES VAN DE BEGROTINGSCOMMISSIE

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo II") (COM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))

Rapporteur voor advies: Anne E. Jensen

BEKNOPTE MOTIVERING

Het Marco Poloprogramma heeft als doel verkeerscongestie tegen te gaan in het kader van een coherente Europese beleidsstrategie op het gebied van vervoer, welke ook bestaat uit de internalisering van externe kosten en het inzetten van marktconforme instrumenten om het gebruik van de infrastructuur te weerspiegelen.

Tijdens de uitvoering van het programma zijn slechte resultaten behaald. In een externe evaluatie van de resultaten van Marco Polo werd verwacht dat de doelstellingen van het programma op het gebied van modal shift niet zouden worden bereikt en werden enkele aanbevelingen gedaan om de effectiviteit van het programma te verbeteren. In feite is slechts 64% van de modal-shiftdoelstelling gehaald.

De resultaten van de Marco Polo-aanbestedingen worden in onderstaande tabel nader samengevat:

AANBESTEDINGEN	MP I 2003	MP I 2004	MP I 2005	MP I 2006	MP II 2007	MP II 2008
Beschikbaar budget (in mln. euro)	15	20,4	30,7	35,7	56	58**
Vastgelegd budget (in mln. euro)	13	20,4	21,4	18,9	45	34
Ontvangen voorstellen	92	62	63	48	55	46

Gesloten contracten	13	12	15	15	20	28
Gepland volume van de over te hevelen vracht (in mld. tkm)	12,4	14,4	9,5	11,5	23,6	16
Verwachte reële modal shift (mld. tkm)	7,5*	7,5*	7,5*	7,5*	n.b.	n.b.
Modal-shiftdoelstellingen (mld. tkm)	12	12	12	12	<20	<20

* Jaarlijkse gemiddelde globale schatting volgens een externe evaluatie in 2007, door het EACI bevestigd in 2008

** Wegens onderbesteding is 20 miljoen euro overgeheveld naar een ander programma

Daarom heeft de Commissie een nieuw voorstel geformuleerd om het Marco Poloprogramma te verbeteren en effectiever te kunnen inzetten op het gebied van verkeersvermijdings- en modal-shiftdoelstellingen.

In de Marco Polo II-verordening worden wijzigingen op de volgende gebieden voorgesteld:

- maatregelen om de deelname van kleine bedrijven te vergemakkelijken;
- maatregelen ter verlaging van de tonkilometerdrempels om in aanmerking te komen voor steun;
- verhoging van de steunintensiteit;
- vereenvoudiging van de programmaprocedures.

Standpunt van de rapporteur voor advies

De rapporteur is ingenomen met het voorstel van de Commissie, daar zij het eens is met de algemene doelstellingen ter verbetering van het Marco Poloprogramma.

Zij waardeert met name dat het voorstel zich richt op vereenvoudiging van de inschrijvingsprocedures voor aanbestedingen en op bevordering van de deelname van kleine bedrijven. Er moet met nadruk op worden gewezen dat in het kader van de vereenvoudiging ook de comitologieprocedure voor de jaarlijkse selectie van de te financieren projecten wordt afgeschaft.

De rapporteur is van mening dat, hoe meer regelgeving er aan de toepassingsprocedures en de uitvoering van projecten te pas komt, hoe meer tijd er verloren zal gaan en hoe meer kredieten er slechts ten dele zullen worden benut, zoals het externe onderzoek betreffende het Marco Polo I-programma al heeft aangetoond.

De rapporteur benadrukt dat, indien het probleem betreffende de onderbesteding van de aan Marco Polo II toegewezen kredieten niet wordt opgelost, deze kredieten zouden moeten worden overgeheveld naar andere programma's op het gebied van vervoer.

De Begrotingscommissie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme voor te stellen het voorstel van de Commissie goed te keuren.

PROCEDURE

Titel	Programma Marco Polo II	
Document- en procedurenummers	COM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD)	
Commissie ten principale	TRAN	
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	BUDG 13.1.2009	
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Anne E. Jensen 21.1.2009	
Behandeling in de commissie	10.2.2009	23.2.2009
Datum goedkeuring	23.2.2009	
Uitslag eindstemming	+: 15	–: 0
	0: 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Reimer Böge, Costas Botopoulos, Göran Färm, Vicente Miguel Garcés Ramón, Salvador Garriga Polledo, Nathalie Griesbeck, Catherine Guy-Quint, Jutta Haug, Anne E. Jensen, Janusz Lewandowski, Vladimír Maňka, Gérard Onesta, László Surján, Kyösti Virrankoski, Ralf Walter	

PROCEDURE

Titel	Programma Marco Polo II	
Document- en procedurenummers	COM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD)	
Datum indiening bij EP	10.12.2008	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 13.1.2009	
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	BUDG 13.1.2009	
Rapporteur(s) Datum benoeming	Ulrich Stockmann 5.1.2009	
Behandeling in de commissie	17.2.2009	30.3.2009
Datum goedkeuring	31.3.2009	
Uitslag eindstemming	+: 33	–: 0
	0:	0
Bij de eindstemming aanwezige leden	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)	Elisabeth Schroedter	
Datum indiening	2.4.2009	