



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission du développement régional

2011/0294(COD)

29.10.2012

AVIS

de la commission du développement régional

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Rapporteur pour avis: Oldřich Vlasák

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le réseau RTE-T présente encore de nombreux points problématiques auxquels il est nécessaire de s'atteler et d'apporter des solutions. Le projet de règlement constitue donc une bonne base pour le financement du réseau RTE-T dans l'Union européenne.

Les amendements proposés visent surtout à ménager aux États membres la souplesse dont ils ont besoin. Ainsi, la liste des projets prédéfinis ne devrait pas être considérée comme définitive ou immuable si l'on veut qu'elle rende compte fidèlement des flux de circulation dans l'Union européenne. Compte tenu du temps nécessaire à la préparation des projets, une liste ainsi établie ne tient pas compte de l'ensemble des corridors qui seront nécessaires à longue échéance pour soutenir la croissance de l'économie en Europe. Il devrait donc être possible de présenter de nouveaux projets et de faire jouer la concurrence entre eux.

S'agissant de l'emploi efficace des ressources, il est également indispensable de ménager aux États membres une certaine souplesse et de leur permettre, sous la forme de dérogations, de tenir compte des disparités territoriales qui existent dans l'Union européenne. La fixation rigoureuse, pour les corridors, de conditions uniformes pour la longueur maximale des rames, la vitesse maximale ou la charge autorisée sur une ligne donnée dans l'ensemble de l'Union, sans tenir compte des spécificités des territoires, risque de ne pas être la solution la plus efficace¹.

Enfin, les collectivités régionales et locales ne peuvent pas être considérées comme responsables de projets qui échappent à leur compétence. Ce ne sont pas ces collectivités qui proposent les projets nationaux et qui les négocient avec la Commission, et elles ne peuvent influencer sur ceux-ci qu'à la marge. Aussi est-il inconcevable que le règlement leur impose des droits et des obligations.

AMENDEMENTS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) L'augmentation du trafic entraîne une congestion accrue dans les corridors de transport international. Afin de garantir la mobilité internationale des marchandises et

Amendement

(4) L'augmentation du trafic entraîne une congestion accrue dans les corridors de transport international. ***Cette situation se rencontre souvent notamment dans les***

¹ Par exemple, si l'on peut juger optimale une longueur de 750 m pour les trains de marchandises, cette solution n'est peut-être pas la meilleure pour les zones de montagne ou les zones très accidentées. Cette longueur pourrait entraîner dans ces zones des frais excessifs pour la construction des gares et des terminaux de triage.

des voyageurs, il est nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport et l'utilisation de cette capacité, voire, le cas échéant, de l'étendre, en éliminant les goulets d'étranglement et en comblant les chaînons manquants au sein des États membres et entre eux.

nouveaux États membres en raison de l'insuffisance des infrastructures. Afin de garantir la mobilité internationale des marchandises et des voyageurs, il est nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport et l'utilisation de cette capacité, voire, le cas échéant, de l'étendre, en éliminant les goulets d'étranglement et en comblant les chaînons manquants au sein des États membres et entre eux.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Le réseau global devrait consister en un réseau de transport à l'échelle européenne, garantissant l'accessibilité à toutes les régions de l'Union, y compris les régions périphériques et ultrapériphériques, comme le vise également la politique maritime intégrée, et renforçant la cohésion entre elles. Les orientations devraient définir les exigences que devra respecter le réseau global afin de mettre en place un réseau de haute qualité dans toute l'Union d'ici 2050.

Amendement

(10) Le réseau global devrait consister en un réseau de transport à l'échelle européenne, garantissant l'accessibilité à toutes les régions de l'Union, y compris les régions périphériques et ultrapériphériques, comme le vise également la politique maritime intégrée, et renforçant la cohésion entre elles ***en tenant compte des disparités en matière d'infrastructures de transport entre ces régions.*** Les orientations devraient définir les exigences que devra respecter le réseau global afin de mettre en place un réseau de haute qualité dans toute l'Union d'ici 2050.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les régions ultrapériphériques continuent d'avoir un besoin impérieux d'optimiser leur accessibilité, en particulier dans le domaine des liaisons aériennes avec le continent européen et

celui des transports maritimes de passagers et de marchandises, unique façon d'améliorer leur intégration au marché intérieur.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) Pour garantir aux régions insulaires de l'Union la pleine accessibilité et y soutenir la croissance inclusive et la cohésion territoriale, il est jugé nécessaire de concevoir de nouveaux critères pour définir le réseau central, tels que la superficie et la population, afin d'y intégrer au moins un port ou un aéroport par île.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14) Les projets d'intérêt commun devraient présenter une valeur ajoutée **claire** pour l'Europe. Les projets transfrontaliers **présentent en général une** valeur ajoutée européenne élevée **mais leurs** effets économiques directs **sont moins marqués par rapport à ceux de projets purement nationaux. Ils ne seront donc probablement pas mis en œuvre sans une intervention de l'Union.**

(14) Les projets d'intérêt commun devraient présenter une valeur ajoutée pour l'Europe. Les projets transfrontaliers **sont un exemple de projets à** valeur ajoutée européenne élevée **et l'interconnexion du trafic transfrontalier peut produire des effets économiques directs sur les régions.**

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Étant donné que les États membres ne sont pas les seuls à assurer le développement et la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport, tous les promoteurs de projets d'intérêt commun, tels que les autorités locales et régionales, les gestionnaires d'infrastructures ou d'autres entités privées ou publiques devraient être soumis aux droits et obligations du présent règlement, ainsi qu'aux autres règles et procédures applicables à l'échelon de l'Union et au niveau national, lorsqu'ils organisent ce type de projet.

Amendement

supprimé

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) L'optimisation du trafic et des opérations de transport et l'amélioration des services qui y sont liés doivent pouvoir s'appuyer sur des systèmes de transport intelligents.

Amendement

(20) L'optimisation du trafic et des opérations de transport et l'amélioration des services qui y sont liés doivent pouvoir s'appuyer sur des systèmes de transport intelligents, ***lesquels contribuent à l'amélioration de la sécurité du trafic et des opérations de transport.***

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Grâce à son envergure, le réseau transeuropéen de transport devrait permettre le développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation qui, par exemple, pourront accroître l'efficacité globale du secteur de transport européen et diminuer son empreinte écologique. Ceci contribuera à réaliser la stratégie Europe 2020 et l'objectif de diminution de 60 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (comparées à celles de 1990) prévu dans le livre blanc sur les transports, tout en favorisant la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité d'approvisionnement en carburant de l'Union.

Amendement

(22) Grâce à son envergure, le réseau transeuropéen de transport devrait permettre le développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation qui, par exemple, pourront accroître l'efficacité globale du secteur de transport européen, ***améliorer la sûreté et la sécurité des transports*** et diminuer son empreinte écologique. Ceci contribuera à réaliser la stratégie Europe 2020 et l'objectif de diminution de 60 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (comparées à celles de 1990) prévu dans le livre blanc sur les transports, tout en favorisant la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité d'approvisionnement en carburant de l'Union.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Pour créer des infrastructures de transport efficaces et de qualité dans tous les modes de transport, les orientations devraient prévoir des mesures relatives à la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret, à l'incidence sur les infrastructures des changements climatiques et d'éventuelles catastrophes naturelles et d'origine humaine, ainsi qu'à l'accessibilité pour tous les usagers des transports.

Amendement

(24) Pour créer des infrastructures de transport efficaces et de qualité dans tous les modes de transport, les orientations devraient prévoir des mesures relatives à la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret, ***aux incidences économiques, sociales et environnementales sur les régions dans lesquelles les projets d'infrastructures en question sont mis en œuvre***, à l'incidence sur les infrastructures des changements climatiques et d'éventuelles catastrophes naturelles et d'origine humaine, ainsi qu'à l'accessibilité pour tous les usagers des transports.

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Pour créer des infrastructures de transport efficaces et de qualité dans tous les modes de transport, les orientations devraient prévoir des mesures relatives à la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret, à l'incidence sur les infrastructures des changements climatiques et d'éventuelles catastrophes naturelles et d'origine humaine, ainsi qu'à ***l'accessibilité*** pour tous les usagers des transports.

Amendement

(24) Pour créer des infrastructures de transport efficaces et de qualité dans tous les modes de transport, les orientations devraient prévoir des mesures relatives à la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret, à l'incidence sur les infrastructures des changements climatiques et d'éventuelles catastrophes naturelles et d'origine humaine ***en mettant en place des voies de substitution sûres et en assurant leur interconnexion au niveau régional***, ainsi qu'à ***une meilleure accessibilité*** pour tous les usagers des transports.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) Le réseau central devrait être un sous-ensemble du réseau global dont il fait partie. Il devrait représenter les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation. Il devrait être multimodal, c'est-à-dire qu'il comprendra tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et des informations nécessaires.

Amendement

(25) Le réseau central devrait être un sous-ensemble du réseau global dont il fait partie. Il devrait représenter les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation ***et des besoins économiques et sociaux des régions et des États auxquels il appartient***. Il devrait être multimodal, c'est-à-dire qu'il comprendra tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et des informations nécessaires.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) Les corridors de réseau central devraient également contribuer à réaliser des objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales. ***Ceci devrait permettre d'établir des corridors de conception spécifique, offrant des performances optimales en termes de consommation et d'émissions, ce qui minimisera les incidences sur l'environnement, et également attrayants par leur fiabilité, le niveau raisonnable des encombrements et leurs faibles coûts d'administration et de fonctionnement.*** Une liste initiale de corridors devrait figurer dans le règlement (UE) XXX/2012 [mécanisme pour l'interconnexion en Europe], tout en restant adaptable en fonction de l'évolution des flux de trafic.

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) La création de plateformes pour ces corridors de réseau central devrait faciliter la conception de la structure de gouvernance adéquate et l'identification de sources de financement pour des projets transfrontaliers complexes. Des coordinateurs européens devraient faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central.

Amendement

(27) Les corridors de réseau central devraient également contribuer à réaliser des objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales. Une liste initiale ***à caractère indicatif*** de corridors devrait figurer dans le règlement (UE) XXX/2012 [mécanisme pour l'interconnexion en Europe], tout en restant adaptable en fonction de l'évolution des flux de trafic.

Amendement

(28) La création de plateformes pour ces corridors de réseau central devrait faciliter la conception de la structure de gouvernance adéquate et l'identification de sources de financement pour des projets transfrontaliers complexes ***par des investissements publics et par le recours aux capitaux privés.*** Des coordinateurs européens devraient faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central.

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

(d) offrent l'accessibilité adéquate à toutes les régions de l'Union, favorisant ainsi la cohésion sociale, économique et territoriale, et soutiennent une croissance inclusive.

Amendement

(d) offrent l'accessibilité adéquate à toutes les régions de l'Union, favorisant ainsi la cohésion sociale, économique et territoriale, et soutiennent une croissance inclusive ***en comblant les écarts en matière d'infrastructures de transport entre les régions.***

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point j

Texte proposé par la Commission

(j) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture ***équilibrée des*** régions européennes, y compris les régions ultrapériphériques ***et d'autres régions*** périphériques;

Amendement

(j) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture ***et des connexions équilibrées de toutes les*** régions européennes, y compris les régions ***des nouveaux États membres et les régions montagneuses,*** ultrapériphériques, périphériques ***et insulaires;***

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 5 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) de l'amélioration et de l'entretien des infrastructures de transport existantes;

Amendement

(c) de l'amélioration et de l'entretien des infrastructures de transport existantes ***ou de la remise en état des infrastructures de transport endommagées;***

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 10 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

L'Union, les États membres, les gestionnaires d'infrastructure et les autres promoteurs de projet, lors du développement du réseau global, accordent une attention particulière aux mesures nécessaires en vue:

Amendement

L'Union, les États membres, ***les régions et les autorités locales implantées sur le trajet des réseaux transeuropéens***, les gestionnaires d'infrastructure et les autres promoteurs de projet, lors du développement du réseau global, accordent une attention particulière aux mesures nécessaires en vue:

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 10 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) de combler les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers;

Amendement

b) de combler les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers ***et dans les zones urbaines***;

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 17 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Dans leur sphère de responsabilité, les États membres, les opérateurs portuaires et les gestionnaires d'infrastructures veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires du réseau global.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 20 – paragraphe 3 – point b – partie introductive

Texte proposé par la Commission

b) une voie rapide est une route *réservée* à la circulation automobile, accessible *uniquement* à partir d'échangeurs ou de jonctions contrôlées et qui:

Amendement

b) une voie rapide est une route *destinée* à la circulation automobile, accessible *essentiellement* à partir d'échangeurs ou de jonctions contrôlées et qui:

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 20 – paragraphe 3 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) une route stratégique conventionnelle est un axe routier qui n'est ni une autoroute ni une voie rapide, mais qui demeure une route de haute qualité au sens des paragraphes 1 et 2. Les routes stratégiques conventionnelles sont gérées et financées en fonction des particularités de chaque État membre.

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 31 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c bis) au soutien en faveur de la mise en place d'aéroports régionaux, en vue d'accroître les interconnexions, de décongestionner le trafic aérien de voyageurs et de diversifier les destinations de vol;

Amendement 23

Proposition de règlement

Article 35 – alinéa 1 – point c ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c ter) à la prise en compte de tous les aspects – économiques, sociaux et environnementaux –, lors de l'établissement de l'ordre des priorités entre le fret et le transport de voyageurs sur le réseau RTE-T.

Amendement 24

Proposition de règlement

Article 45 – paragraphe 2 – point b – tiret 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

– disponibilité de carburants propres alternatifs.

– disponibilité de carburants propres alternatifs;

certaines composantes des infrastructures de la navigation intérieure et du réseau central ne doivent pas satisfaire à toutes les prescriptions établies dans le présent article, lorsque la voie navigable intérieure concernée figure sur la liste de l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN);

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 45 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les infrastructures du réseau central respectent toutes les exigences définies au chapitre II *sans exception*. En outre, les exigences suivantes sont également satisfaites par les infrastructures du réseau central:

2. Les infrastructures du réseau central respectent toutes les exigences définies au chapitre II. En outre, les exigences suivantes sont également satisfaites par les infrastructures du réseau central:

Amendement 26

Proposition de règlement Article 45 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. À la demande d'un État membre, en ce qui concerne les infrastructures de transport ferroviaire, la Commission peut accorder des dérogations, dans des cas dûment justifiés, conformément à la procédure visée à l'article 55, paragraphe 2, lorsque le respect de certaines normes serait impossible pour des raisons économiques ou en présence de réseaux isolés. Peuvent être concernés la longueur des trains, l'ERTMS, les charges à l'essieu, l'électrification, la vitesse de ligne, etc.

Amendement 27

Proposition de règlement Article 48 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les corridors de réseau central sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Les corridors de réseau central *se basent sur l'intégration modale, l'interopérabilité, ainsi qu'un développement et une gestion coordonnés des infrastructures, de manière à créer un transport multimodal efficace en termes de ressources.*

1. *Sans préjudice des compétences nationales des États membres en ce qui concerne l'aménagement de leurs infrastructures*, les corridors de réseau central sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. *Afin de mettre en place un transport multimodal efficace en matière de ressources*, les corridors de réseau central *sont principalement axés sur:*

- l'intermodalité,*
- l'interopérabilité ainsi que sur*
- le développement coordonné des infrastructures dans les zones transfrontalières.*

Les infrastructures des corridors de réseau central sont développées de manière à permettre une utilisation nationale et transfrontalière sans goulets d'étranglement et une amélioration durable de la situation environnementale.

Amendement 28

Proposition de règlement Article 48 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. L'établissement d'une liste initiale de ces corridors n'est pas considéré comme un préalable automatique à l'aide du FEDER, du Fonds de cohésion ou du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Amendement 29

Proposition de règlement Article 51 – paragraphe 5 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) informe les États membres *et* la Commission et, *le cas échéant*, toutes les autres entités directement impliquées dans le développement du corridor de réseau central de toute difficulté rencontrée et contribue à y trouver des solutions;

b) informe les États membres, *le Parlement européen*, la Commission et toutes les autres entités directement impliquées dans le développement du corridor de réseau central de toute difficulté rencontrée et contribue à y trouver des solutions;

Amendement 30

Proposition de règlement Article 52 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Pour chaque corridor de réseau central, les États membres concernés établissent

1. Pour chaque corridor de réseau central, les États membres, *les régions et les*

une plateforme de corridor chargée de la définition des objectifs généraux du corridor de réseau central et de la préparation et de la supervision des mesures visées à l'article 53, paragraphe 1.

autorités locales implantées sur le trajet des réseaux transeuropéens concernés établissent *conjointement* une plateforme de corridor chargée de la définition des objectifs généraux du corridor de réseau central et de la préparation et de la supervision des mesures visées à l'article 53, paragraphe 1.

Amendement 31

Proposition de règlement Article 52 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La plateforme de corridor se compose de représentants des États membres concernés et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées. En tout état de cause, les responsables d'infrastructures concernés selon la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité participent à la plateforme de corridor.

Amendement

2. La plateforme de corridor se compose de représentants des États membres, *des régions et des autorités locales* concernés et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées, *ainsi que de pays tiers dans le cas des projets transfrontaliers*. En tout état de cause, les responsables d'infrastructures concernés selon la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité participent à la plateforme de corridor.

Amendement 32

Proposition de règlement Article 53 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Afin de soutenir la mise en œuvre des corridors de réseau central, la Commission peut adopter des décisions d'exécution concernant des corridors de réseau central. Ces décisions peuvent:
a) porter sur la planification des

Amendement

supprimé

investissements, y compris les coûts associés et les délais de mise en œuvre, estimés nécessaires pour mettre en œuvre les corridors de réseau central conformément aux objectifs du présent règlement;

b) définir toutes les mesures visant à réduire les coûts externes, notamment les émissions de gaz à effet de serre et le bruit et à favoriser l'introduction de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic et des capacités;

c) prévoir d'autres mesures qui sont nécessaires pour la mise en œuvre du plan de développement des corridors et pour l'utilisation efficace des infrastructures des corridors de réseau central.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative prévue à l'article 55, paragraphe 2.

PROCÉDURE

Titre	Développement du réseau transeuropéen de transport
Références	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 15.11.2011
Avis émis par Date de l'annonce en séance	REGI 15.11.2011
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Date de l'adoption	10.10.2012
Résultat du vote final	+: 27 –: 2 0: 5
Membres présents au moment du vote final	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Jean-Jacob Bicep, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Ana Miranda, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Ewald Stadler, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska