



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2012/0191(COD)

28.3.2013

OPINIÓN

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Ponente de opinión: Eider Gardiazábal Rubial

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

Los turismos y furgonetas representan en conjunto más de la mitad del total de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector del transporte en Europa. A pesar de que en general están disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de otros sectores, las que proceden del transporte han aumentado un 23 % desde 1990.

El objetivo de 2020 de 147 g de CO₂/km para las furgonetas conlleva una reducción del 17 % del consumo anual de combustible en comparación con el objetivo de 175 g de 2017. Se prevé que fomente la investigación y la innovación en el sector del automóvil, de forma que promueva el crecimiento y el empleo «verdes» y mejore la competitividad de la industria de la UE a escala internacional, a la vez que reduce la dependencia de las importaciones de petróleo.

Según el análisis técnico efectuado con vistas a la evaluación de impacto, existen las tecnologías necesarias para cumplir el objetivo de 147 g de CO₂/km y se pueden conseguir las reducciones necesarias a un coste más bajo que el previsto en el anterior análisis realizado antes de adoptarse el Reglamento (UE) nº 510/2011. Además, también ha disminuido la diferencia entre la media actual de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos y el objetivo.

Teniendo en cuenta el amplio apoyo a los objetivos de dicha propuesta legislativa, la ponente propone un número limitado de enmiendas con el objetivo general de reforzar sus objetivos:

i) Objetivo posterior a 2020

Uno de los puntos débiles de la propuesta de la Comisión es la falta de una estrategia para después de 2020. Aunque puede que no sea posible predecir la trayectoria exacta que tomará la evolución tecnológica en 2025, fijar un objetivo para dicho año a) proporcionaría a la industria del automóvil una previsión y una mayor seguridad para la inversión; b) estimularía el mercado de vehículos de emisiones de carbono extremadamente reducidas; c) conservaría el liderazgo de la UE a escala mundial en la fabricación de vehículos limpios y de bajo consumo; y d) enviaría un claro mensaje político sobre la necesidad de continuar reduciendo las emisiones. El Parlamento Europeo tiene la oportunidad de encauzar el debate sobre el período posterior a 2020.

La ponente propone un objetivo para 2025 que se encuentre entre los 100 g de CO₂/km y los 115 g de CO₂/km. La Comisión propondría un objetivo concreto en la propuesta legislativa que se presentará a finales de 2014, en función de las previsiones de adopción de las tecnologías de bajas emisiones en el mercado. Cabe señalar que en EE. UU. ya se ha fijado un objetivo para 2025.

ii) Divergencias entre las emisiones de homologación y las emisiones reales (ciclo de ensayos)

Una de las preocupaciones importantes es la creciente diferencia entre las emisiones consignadas en la homologación y las emisiones reales procedentes de las furgonetas. Los

estudios realizados y la información de las autoridades de homologación y los centros de ensayo ponen de manifiesto que cada vez se recurre más a los mecanismos de flexibilidad para reducir las emisiones de CO₂/km de los vehículos nuevos. Para las furgonetas, se estima que la aplicación de los mecanismos de flexibilidad durante los últimos diez años ha producido una reducción de las emisiones de CO₂ consignadas en la homologación del 7 % (ampliación del 3,5 % al 10,5 %), lo que representa al menos un tercio de las reducciones estimadas conseguidas en el período de 2002 a 2010 (12,5 g/km de la reducción de 35,5 g/km)¹.

Las posibles repercusiones del uso cada vez más frecuente de los mecanismos de flexibilidad no solo resultan importantes desde el punto de vista reglamentario. Las reducciones de las emisiones de los ensayos de homologación que no son consecuencia de los avances tecnológicos en los vehículos no conllevan una reducción del consumo de combustible en la conducción real. Esto significa que los vehículos no aportan a los usuarios finales las reducciones de los costes de combustible que se les prometieron y, por tanto, se proporciona información errónea al consumidor. La decepción del consumidor con las cifras reales de consumo de combustible puede conllevar finalmente la reducción del apoyo a la política europea de reducción de las emisiones de CO₂. Además, los niveles variables de utilización de los mecanismos de flexibilidad por parte de los distintos fabricantes pueden generar competencia desleal.

Su ponente hace hincapié en la necesidad de enmendar el Reglamento (CE) n° 715/2007² para garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen correctamente las emisiones generadas por la conducción real en carretera. Para solucionar este problema se proponen varias enmiendas.

ENMIENDAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 2

¹ Véanse los estudios llevados a cabo por la Comisión:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf

² Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

Texto de la Comisión

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

Enmienda

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras. ***No obstante, los estudios llevados a cabo por la Comisión han demostrado que los procedimientos de ensayo utilizados para medir las emisiones de CO₂ de conformidad con el Reglamento no han evitado que los fabricantes recurran cada vez más al uso de los mecanismos de flexibilidad, lo que ha generado supuestas reducciones de las emisiones de CO₂ que no se deben a avances tecnológicos y no pueden lograrse en la conducción real en carretera. Por consiguiente, debe revisarse urgentemente, y a más tardar antes de acabar 2014, el Reglamento (CE) n° 715/2007, a fin de garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen correctamente las emisiones de CO₂ generadas por una conducción real en carretera.***

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Dado que la mayoría de los sectores de la industria de la Unión Europea han hecho grandes esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂ y aumentar la eficiencia, también los fabricantes de vehículos comerciales ligeros tienen que ser más eficientes para alcanzar los ambiciosos objetivos europeos en materia de clima.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 ter) Pese a que unos objetivos de reducción de CO₂ más ambiciosos son viables, los fabricantes necesitan asesoramiento jurídico para invertir en tecnologías medioambientales y de ahorro de combustible sin tener que aceptar desventajas de competitividad.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 4

Texto de la Comisión

Enmienda

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más

pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **500 vehículos** comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **1 000 vehículos** comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) El aumento de los precios del combustible se está convirtiendo en un problema importante para las empresas europeas, ya que la Unión Europea importa la mayoría del petróleo usado en el sector del transporte. Una reducción del consumo de combustible contribuiría a que tanto las empresas como la propia Unión redujeran su dependencia del petróleo.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) A fin de acelerar la introducción de vehículos de emisiones de carbono extremadamente reducidas en el mercado,

es necesario crear una infraestructura adecuada en toda la UE para el suministro de combustibles alternativos y electricidad a los vehículos, incluida una densa red de puntos de carga en todos los lugares adecuados, como hogares, lugares de trabajo, zonas comerciales y carreteras principales.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) La Comisión *ha evaluado* la disponibilidad de datos relativos a la *huella* y su uso como parámetro de utilidad en las fórmulas del anexo I. *Estos datos existen y su posible utilización se ha valorado en la evaluación de impacto. A juzgar por dicha evaluación, el parámetro de utilidad usado en la fórmula para 2020 debe ser la masa.*

Enmienda

(9) La Comisión *debe seguir evaluando* la disponibilidad de datos relativos a *otros parámetros de utilidad distintos a la masa* y su uso como parámetro de utilidad en las fórmulas del anexo I.

Justificación

El uso de otros parámetros de utilidad distintos a la masa neutralizaría la tendencia de los vehículos a ser cada vez más pesados y alentaría la construcción de modelos más ligeros, para lo que actualmente no hay incentivos.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en

Enmienda

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en

materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, ***el cual no ha concluido todavía***. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (***WLTP***) en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, ***que debe incorporarse a la legislación de la Unión lo antes posible tras su conclusión. La Comisión debe estudiar la necesidad de complementar el WLTP con otras disposiciones cuando lo incorpore a la legislación de la Unión, con vistas a garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen correctamente las emisiones generadas por la conducción real en carretera***. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y la fabricación y desguace de vehículos constituyen elementos importantes de la huella de carbono del transporte por carretera en general y es probable que cobren mayor relevancia en el futuro. Por tanto, deben tomarse medidas estratégicas para orientar a los fabricantes hacia soluciones óptimas que tengan en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la generación de energía que

se suministra a los vehículos, así como para garantizar que dichas emisiones no minan los beneficios relacionados con la mejora del uso operativo de la energía de los vehículos, tal y como pretende el presente Reglamento. A tal fin, sería conveniente que la Comisión considere, en la futura revisión del Reglamento para el período posterior a 2020, un enfoque reglamentario que tenga en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y el ciclo de vida del vehículo.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 1, se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«A partir de 2025, el presente Reglamento fija un objetivo con un valor indicativo comprendido entre 100 g de CO₂/km y 115 g de CO₂/km como promedio de emisiones para los vehículos comerciales ligeros nuevos, tal como se especifica en el artículo 13, apartado 1.».

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 2 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10,

El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10,

apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **500 vehículos** comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.».

apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **1 000 vehículos** comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.».

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Supercréditos

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:

– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,

– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2015,

– 2,5 vehículos comerciales ligeros en 2016,

– 1,5 vehículos comerciales ligeros en 2017,

– 1 vehículo comercial ligero a partir de 2018.»

Justificación

A fin de reducir los costes de funcionamiento de los vehículos y cumplir los objetivos medioambientales de esta propuesta, los supercréditos deben ser un incentivo eficaz para desarrollar todo tipo de vehículos limpios (eléctricos, híbridos, etc.). Suprimiendo el tope propuesto se alentará a los fabricantes a maximizar el número de vehículos limpios comercializados y se dará respuesta al problema del precio de los combustibles para las

empresas.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2 ter (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 ter) En el artículo 8, se inserta el apartado 4 bis siguiente:

«4 bis) Si como resultado de la comprobación de la conformidad de la producción, con arreglo al apartado 3 del artículo 12 de la Directiva 2007/46/CE, un Estado miembro determina que las emisiones de CO₂ de un vehículo de producción se alejan de forma significativa del límite de homologación, debe comunicarse dicha desviación a la Comisión, junto con los datos específicos dispuestos en el anexo II del presente Reglamento.

Las emisiones concretas de CO₂ para cada tipo de vehículo en el que se ha detectado una desviación deben ajustarse en consecuencia cuando se calcule la media de emisiones de CO₂ específicas en el siguiente año natural.»

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2 quater (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 quater) En el artículo 8, se añade el siguiente apartado 4 bis:

«4 ter) La Comisión supervisará los valores de emisiones reales de CO₂ comunicadas para cada tipo de vehículo y fabricante, de acuerdo con las mejores fuentes de información disponibles, y en sus informes de supervisión anuales publicará una comparación de dichos valores con los valores de homologación.»

Justificación

Numerosas fuentes proporcionan información sobre los datos de consumo real de combustible. Estas incluyen: información recabada y comunicada por particulares acerca de su propio consumo de combustible; supervisión del consumo de combustible de vehículos de alquiler; ensayos llevados a cabo por organizaciones de consumidores/supervisión. La información procedente de estas y otras fuentes puede combinarse para proporcionar una perspectiva de la evolución de la diferencia entre el consumo de combustible real y el de homologación, así como para permitir comparar el rendimiento de los vehículos de distintos fabricantes.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

A más tardar el 31 de diciembre de **2014**, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020.

Enmienda

A más tardar el 31 de diciembre de **2015**, y **sobre la base del nuevo procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (WLTP)**, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020, **con la intención de alcanzar, para el año 2025, un objetivo con un valor indicativo comprendido entre 100 g de CO₂/km y 115 g de CO₂/km, a menos que se justifique debidamente un objetivo inferior teniendo en cuenta el uso de tecnologías con bajo nivel de emisiones y su penetración en el**

mercado.

Basándose en esta revisión, que incluirá una evaluación global del impacto en la industria automovilística y sus industrias dependientes, la Comisión presentará, si lo considera pertinente, una propuesta para enmendar el presente Reglamento de forma que sea rentable y lo más eficaz posible desde el punto de vista de la competencia y de manera que garantice el logro de los objetivos a largo plazo de la Unión en la lucha contra el cambio climático.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra b bis (nueva)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 13, apartado 6, se añade el siguiente párrafo primero bis:

«A fin de garantizar que se reflejen las emisiones reales correctamente y que los valores de CO₂ calculados sean estrictamente comparables, la Comisión garantizará, en virtud del artículo 14, apartado 3, del Reglamento n° 715/2007, que se definan estrictamente los elementos que influyan de forma considerable en las emisiones de CO₂ medidas durante el procedimiento de ensayo, con objeto de evitar que los fabricantes utilicen los mecanismos de flexibilidad del ciclo de ensayos.»

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra b ter (nueva)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 13, apartado 3, se añade el siguiente párrafo primero ter:

«A fin de verificar que las emisiones de CO₂ correspondientes a los vehículos de producción respeten los valores de homologación, debe garantizarse que se obtengan los valores de resistencia aerodinámica y de resistencia a la rodadura del vehículo cuya conformidad de producción se está comprobando.»

Justificación

Es fundamental llevar a cabo un ensayo de desaceleración en el vehículo cuya conformidad de producción se esté verificando, a fin de determinar la resistencia aerodinámica y la resistencia a la rodadura y de proporcionar los valores que se utilizarán en el ensayo con dinamómetro que forma parte del ensayo de conformidad de producción. De esta manera, se cambiaría la situación actual, en la que el dinamómetro se configura de acuerdo con el vehículo original. Esto se debe a que las pruebas experimentales señalan que a menudo no es posible replicar los valores del ensayo de desaceleración en un vehículo de producción.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra b quater (nueva)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 13, se inserta el siguiente apartado 6 bis:

«6 bis) La Comisión estudiará las ventajas de garantizar que los valores de CO₂ de homologación incluyan las emisiones

generadas por la principal fuente de energía debidas al uso de los dispositivos del vehículo y, si lo considera pertinente, propondrá que esto se aplique en el período posterior a 2020.»

Justificación

Actualmente no se activan los dispositivos que consumen energía durante los procedimientos de ensayo, por ejemplo se apagan el aire acondicionado y las luces.

PROCEDIMIENTO

Título	Normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO ₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos
Referencias	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 11.9.2012
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 11.9.2012
Ponente de opinión Fecha de designación	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
Examen en comisión	19.2.2013 25.3.2013
Fecha de aprobación	26.3.2013
Resultado de la votación final	+: 36 -: 5 0: 0
Miembros presentes en la votación final	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils