



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja

2012/0191(COD)

20.3.2013

ATZINUMS

Sniegusi Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 510/2011, lai noteiktu kārtību, kādā jāasniedz jaunu vieglo kravas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Atzinumu sagatavoja: *Markus Pieper*

PA_Legam

ĪSS PAMATOJUMS

Eiropas Parlaments un Padome 2011. gadā pieņēma tiesību aktu (Regula (ES) Nr. 510/2011), ar ko tika noteikts mērķis, ka, sākot no 2020. gada, emisijas apjomam jābūt ne vairāk kā 147 g CO₂/km jaunajiem vieglajiem kravas automobiļiem (N1 kategorija), kas pirmo reizi reģistrēti Savienībā un iepriekš nav tikuši reģistrēti ārpus Savienības, izņemot gadījumus, kad reģistrācija ir bijusi uz ierobežotu laika posmu.

Regula noteica arī:

Pakāpeniskas ieviešanas laiku, kurā paredzēts no 2014. gada līdz 2017. gadam sasniegt 175 g CO₂/km emisijas mērķi — 2014. gadā tas būtu jānodrošina attiecībā uz 70 % no ražotāja automobiļiem, 2015. gadā — 75 %, 2016. gadā — 80 % un no 2017. gada — 100 % no ražotāja automobiļiem.

Superkredītu piešķiršanu par katru jauno vieglo kravas automobili, kura CO₂ emisijas ir mazākas nekā 50 g CO₂/km.

Sodus (maksu par pārsniegtajām emisijām) tiem ražotājiem, kas neizpilda CO₂ emisiju samazināšanas mērķus.

Atkāpju piešķiršanu mazāka apjoma ražotājiem, kas vienā gadā ražo mazāk nekā 22 000 Savienībā reģistrētu jaunu vieglo kravas automobiļu.

Ekoinovācijas atbalstu ražotājiem, kas piemēro novatoriskas tehnoloģijas CO₂ emisiju samazināšanai.

Aptuvenas īpatnējās CO₂ emisijas katram jaunam vieglajam kravas automobilim tiek mērītas, pamatojoties uz transportlīdzekļa masu, kā arī mērītas gramos uz kilometru.

Obligātie mērķi 2020. gadam, kas noteikti spēkā esošajos tiesību aktos, ir jāīsteno. Pēc tehniskās analīzes, kas tika veikta ietekmes novērtējuma vajadzībām, tehnoloģijas, kuras nodrošinātu 147 g CO₂/km mērķa sasniegšanu, ir iespējams ieviest līdz 2020. gadam.

Komisijas pašreizējais tiesību akta priekšlikums, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 510/2011, nosaka kārtību šo mērķu sasniegšanai. Ierosināto pasākumu īss kopsavilkums:

- ir apstiprināts, ka CO₂ emisiju mērķis 2020. gadam attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem ir īstenojams;
- mērķis joprojām ir nosakāms, pamatojoties uz transportlīdzekļa masu un tā relatīvo robežvērtību līkni;
- būtu jāturpina piemērot atbalstu par ekoinovāciju un maksu par pārsniegtajām emisijām;

- mazapjoma ražotāji, kas gadā ražo mazāk nekā 500 vieglo kravas automobiļu, būtu atbrīvojami no prasībām par šā mērķa sasniegšanu;
- regula tiktu pārskatīta līdz 2014. gada beigām, lai noteiktu jaunus CO₂ emisiju samazināšanas mērķus laikposmam pēc 2020. gada.

Referents atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kas apstiprina 2020. gada mērķa īstenošanas iespējamību, un ierosina neizdarīt grozījumus attiecībā uz 147 g CO₂/km mērķi, kas joprojām ir ambiciozs, ņemot vērā, ka nozare ir restrukturizācijas procesā.

Tāpēc referents gribētu ievērot pirms mazāk nekā diviem gadiem panākto kompromisu un gribētu atgādināt, ka salīdzinājumā ar 2007. gada emisijām vidēji 203 g CO₂/km apjomā 147 g CO₂/km mērķis nozīmē samazinājumu par 28 % un lielākas investīcijas jaunajās tehnoloģijās no ražotāju puses.

Tomēr šīs investīcijas ietekmēs transportlīdzekļu cenu (paaugstinājums līdz pat 10 %) un ietekmēs arī mazos un vidējos uzņēmumus (MVU), kuriem vieglie kravas automobiļi ir svarīgs darbības instruments. Pašreizējā ekonomiskajā situācijā MVU ļoti uzmanīgi izvērtēs, vai ir vērts aizstāt veco transportlīdzekli un ieguldīt līdzekļus jauna iegādē.

Referents uzskata, ka vispārējs ieskaits periodā pēc 2020. gada ir noderīgs, bet šādu mērķu noteikšana saistībā ar šīs regulas pārskatīšanu 2014. gadā būtu jāpārceļ uz agrāka 2018. gadu. Tas ir tāpēc, ka jauna testa procedūra vēl nav noteikta un, iespējams, netiks noteikta pirms vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētās pasaules mēroga testa procedūras (WLTP) jaunā testa cikla un attiecīgajām testa procedūrām. Bet, neraugoties ne uz ko, nozarei ir jānodrošina pietiekami daudz laika, lai tā varētu droši veikt plānošanu.

Attiecībā uz superkredītiem referents nepiekrīt Komisijas priekšlikumam nepagarināt relatīvo nodrošinājumu pēc 2017. gada. Referents uzskata tos par nozīmīgu stimulu, jo īpaši inženieriem, lai izstrādātu un piemērotu jaunas, efektīvas tehnoloģijas, kurām nevajadzētu būt saistītām vienīgi ar elektriskajiem transportlīdzekļiem. Tas pats ir sakāms par ekoinovācijas sistēmām — tās priekšlikumā ir jāsauglabā un tām lietderīgāk jāatbalsta novatoriskas efektīvas tehnoloģijas.

GROZĪJUMI

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1 **Regulas priekšlikums**

1.a apsvēruma (jauns)

(1a) Pārāk bieža mērķu mainīšana rada nenoteiktību automobiļu ražošanas nozarei un ietekmē tās konkurētspēju pasaulē.

Grozījums Nr. 2 **Regulas priekšlikums**

2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(2) Ir lietderīgi precizēt, ka nolūkā verificēt atbilstību 147 g CO₂/km mērķim CO₂ emisijas būtu jāturpina mērīt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām.

Grozījums

(2) Ir lietderīgi precizēt, ka nolūkā verificēt atbilstību 147 g CO₂/km mērķim CO₂ emisijas būtu jāturpina mērīt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām. **Tomēr Komisijas veiktie pētījumi ir parādījuši, ka testa procedūras, ko izmanto, lai izmērītu CO₂ emisijas saskaņā ar minēto regulu, nav liegušas ražotājiem palielināt elastības izmantošanu, tādēļ iespējamie CO₂ emisiju samazinājumi nav attiecināmi uz tehnoloģiskiem uzlabojumiem un tos nevar sasniegt reālos apstākļos uz ceļa. Tādēļ Regulu (EK) 715/2007 būtu steidzami jāpārskata, lai nodrošinātu, ka testa procedūras precīzi atspoguļo transportlīdzekļu reālās CO₂ emisijas.**

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Kā liecina ietekmes novērtējuma vajadzībām veiktā tehniskā analīze, tehnoloģijas 147 g CO₂/km mērķa sasniegšanai ir pieejamas, un vajadzīgos samazinājumus var panākt ***ar mazākām izmaksām, nekā aplēsts iepriekšējā analīzē, kura veikta pirms Regulas (ES) Nr. 510/2011 pieņemšanas. Turklāt starpība starp pašreizējām vidējām īpatnējām CO₂ emisijām no jauniem vieglajiem kravas automobiļiem un emisiju mērķi ir samazinājusies.*** Tādējādi ir apstiprinājies, ka līdz 2020. gadam ir īstenojams 147 g CO₂/km mērķis.

Grozījums

Kā liecina ietekmes novērtējuma vajadzībām veiktā tehniskā analīze, tehnoloģijas 147 g CO₂/km mērķa sasniegšanai ir pieejamas, un vajadzīgos samazinājumus var panākt. Tādējādi ir apstiprinājies, ka līdz 2020. gadam ir īstenojams 147 g CO₂/km mērķis. ***Tomēr, ņemot vērā ekonomikas krīzi un automobiļu ražošanas nozares pārstrukturēšanu, ir svarīgi neradīt papildu apgrūtinājumus nozares konkurētspējai starptautiskā mērogā.***

Pamatojums

Jau 147 g/km mērķis ir ambiciozs.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Lai automobiļu nozarei dotu iespēju veikt ilgtermiņa ieguldījumus un inovāciju, ir vēlams sniegt norādījumus par to, kā šī regula būtu jāgroza attiecībā uz laikposmu pēc 2020. gada. Šiem norādījumiem būtu jābalstās uz novērtējumu par vajadzīgo samazinājuma tempu, kas atbilst Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā, un par ietekmi rentablas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijas izstrādē. Tāpēc ir vēlams, lai šie aspekti tiktu pārskatīti, Komisija ***sniegtu ziņojumu un attiecīgā gadījumā nāktu klajā ar priekšlikumiem*** par

Grozījums

Lai automobiļu nozarei dotu iespēju veikt ilgtermiņa ieguldījumus un inovāciju, ir vēlams sniegt norādījumus par to, kā šī regula būtu jāgroza attiecībā uz laikposmu pēc 2020. gada. Šiem norādījumiem būtu jābalstās uz novērtējumu par vajadzīgo samazinājuma tempu, kas atbilst Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā, un par ietekmi rentablas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijas izstrādē. Tāpēc ir vēlams, lai šie aspekti tiktu pārskatīti ***un lai*** Komisija ***iesniegtu priekšlikumu*** par mērķiem laikposmam pēc 2020. gada ***pirms šīs***

mērķiem laikposmam pēc 2020. gada.

regulas termiņa beigām. Lai nodrošinātu iespēju droši veikt plānošanu, šo priekšlikumu neiesniedz pirms 2018. gada, jo šādu mērķu īstenošanas pamatā ir jaunais testa cikls un atbilstīgās testa procedūras, kas jāpiemēro, lai noteiktu īpatnējās CO2 emisijas un uzraudzītu mērķa izpildi ne ātrāk kā pēc 2020. gada.

Pamatojums

Mērķis attiecībā uz laikposmu pēc 2020. gada ir nosakāms vienīgi pēc tam, kad veikts konkrēts novērtējums par šīs regulas piemērošanas sasniegumiem.

Grozījums Nr. 5 Regulas priekšlikums

10. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Regulā noteikts, ka Komisijai jāveic ietekmes novērtējums, lai pārskatītu testa procedūras ar mērķi adekvāti atspoguļot automobiļu reālo situāciju CO2 emisiju jomā. Šis darbs norisinās, ANO Eiropas Ekonomikas komisijā izstrādājot vieglajiem transportlīdzekļiem paredzēto pasaules mēroga testa procedūru, taču tas vēl nav pabeigts. Ņemot to vērā, Regulas (EK) Nr. 443/2009 I pielikumā **ir noteiktas** emisiju robežvērtības 2020. gadam, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu. **Kad testa procedūras tiek grozītas**, I pielikumā noteiktās robežvērtības būtu jākorrigē, lai nodrošinātu salīdzināmu stingrību attiecībā uz ražotājiem un transportlīdzekļu klasēm.

Grozījums

(10) Regulā noteikts, ka Komisijai jāveic ietekmes novērtējums, lai pārskatītu testa procedūras ar mērķi adekvāti atspoguļot automobiļu reālo situāciju CO2 emisiju jomā. Šis darbs norisinās, ANO Eiropas Ekonomikas komisijā izstrādājot vieglajiem transportlīdzekļiem paredzēto pasaules mēroga testa procedūru, taču tas vēl nav pabeigts. Ņemot to vērā **un tā kā pašreizējais testa cikls pienācīgi neatspoguļo faktiskās vieglo automobiļu un vieglo kravas automobiļu emisijas uz ceļiem, ir būtiski svarīgi bez kavēšanās izstrādāt uzlabotu testa ciklu. Kad tiks grozītas pašreizējās testa procedūras, kas ir iekļautas** Regulas (EK) Nr. 443/2009 I pielikumā **un ar kurām nosaka** emisiju robežvērtības 2020. gadam, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu, I pielikumā noteiktās robežvērtības būtu jākorrigē, lai nodrošinātu salīdzināmu stingrību attiecībā uz ražotājiem un transportlīdzekļu klasēm.

Grozījums Nr. 6
Regulas priekšlikums

10.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10a) Ir lietderīgi izvērtēt nepieciešamību virzīties prom no CO2 izmešu mērķiem, aizstājot tos ar degvielas patēriņa efektivitātes mērķiem, jo CO2 izmešu mērķi neņem vērā kaitīgos izmešus, kas rodas modernajos iekšdedzes dzinējos. Tāpēc Komisija tiek aicināta nākt klajā ar ziņojumu par šo jautājumu.

Grozījums Nr. 7
Regulas priekšlikums

1. pants – 2.a punkts (jauns)
Regula (ES) Nr. 510/2011
5. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a 5. pantu aizstāj ar šādu:

Aprēķinot vidējās īpatnējās CO2 emisijas, katru jaunu vieglo kravas automobili, kuram īpatnējās CO2 emisijas nepārsniedz 50 g CO2/km, skaita kā:

3,5 vieglos kravas automobiļus
2014. gadā,

– 3,5 vieglos kravas automobiļus
2015. gadā,

– 2,5 vieglos kravas automobiļus
2016. gadā,

– 1,5 vieglos kravas automobiļus
2017. gadā,

– 1 vieglo kravas automobili no
2018. gada.

To vieglo kravas automobiļu, kuru īpatnējās CO2 emisijas nepārsniedz 50 g CO2/km, maksimālais skaits, kas jāņem vērā, piemērojot 1. punktā minēto aprēķinu, superkredītu shēmas darbības

laikā nedrīkst pārsniegt 1 % uz vienu ražotāju.

Grozījums Nr. 8
Regulas priekšlikums

1. pants – 3.a punkts (jauns)

Regula (ES) Nr. 510/2011

12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a regulas 12. panta 1. punkta pēdējo teikumu svīturo;

Pamatojums

Inovātīvām tehnoloģijām nedrīkst noteikt ierobežojumus.

Grozījums Nr. 9
Regulas priekšlikums

1. pants – 3.b punkts (jauns)

Regula (ES) Nr. 510/2011

12. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.b Regulas 12. pantam pievieno šādu punktu:

„4.a Komisija līdz 31.12.2013. iesniedz pārskatītus īstenošanas noteikumus ekoinovācijas apstiprināšanai, lai atvieglotu pieteikumu procedūru inovatīvu tehnoloģiju izmantošanai, un pēc tam izveido rokasgrāmatu, kurā iekļautas pareizās pieteikumu procedūras.”

Pamatojums

Regulā (ES) Nr. 510/2011 teikts — lai sasniegtu Kopienas mērķi, ņem vērā CO2 emisiju ietaupījumu, ko panāk, izmantojot inovatīvas tehnoloģijas. Tomēr līdz šim ir iesniegts tikai viens šāda veida iesniegums. Situāciju var uzlabot, pārskatot apstiprināšanas procedūras, lai atvieglotu pieteikumu iesniegšanu, un izveidojot rokasgrāmatu.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums

1. pants – 4. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) Nr. 510/2011

13. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

“Līdz 2014. gada 31. decembrim Komisija pārskata īpatnējo emisiju mērķus, kārtību un citus šajā regulā iekļautos aspektus, lai attiecībā uz jauniem vieglajiem kravas automobiļiem noteiktu CO₂ emisiju mērķus, kuri piemērojami laikposmā pēc 2020. gada.”;

Grozījums

„Līdz 2016. gada 31. janvārim Komisija iesniedz priekšlikumu par CO₂ emisiju mērķi jauniem vieglajiem kravas automobiļiem laika posmam pēc 2025. gada. Jaunais mērķis ir atbilstīgs ES SEG emisiju samazināšanas mērķiem 2050. gadam, jo īpaši attiecībā uz transporta nozari, un to nosakot, ņem vērā ietekmi uz automobiļu ražošanas nozares konkurētspēju. Priekšlikums ir pamatots uz jauno globālo testa ciklu (WLDP), lai aizstātu testa procedūras, kas noteiktas Regulā Nr.715/2007. Ja līdz 2015. gada 31. jūlijam neizdodas panākt starptautisku vienošanos par šo standartu, priekšlikumu pamato uz pastāvošo Eiropas Jauno braukšanas ciklu (NEDC). Priekšlikumā par jauno CO₂ robežvērtību iekļauj:

– jauno vieglo automobiļu CO₂ emisiju dzīves cikla novērtējumu Rezultātus ņem vērā, nosakot robežvērtību;

– pasaules datus reālos braukšanas apstākļos (RDE).”

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

1. pants – 4. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) Nr. 510/2011

13. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

aa) Pievieno šādu punktu:

„4.a Komisija novērtē iespēju izplūdes emisiju pieeju, saskaņā ar kuru uzskaita tikai tās emisijas, kas ir saistītas ar degvielas ražošanu un patēriņu, aizstāt ar dzīvescikla pieeju, saskaņā ar kuru tiek uzskaitītas visas emisijas visos automobiļa dzīves cikla posmos — sākot ar izejmateriālu ražošanu un beidzot ar iznīcināšanu vai pārstrādi dzīves cikla beigās.”

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

1. pants – 4. punkts – b apakšpunkts – 2. ievilkums

Regula (ES) Nr. 510/2011

13. pants – 6. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

“Lai atspoguļotu visas izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā īpatnējo CO2 emisiju mērīšanai, Komisija pielāgo I pielikumā iekļautās formulas, pieņemot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā izklāstītos nosacījumus, vienlaikus nodrošinot to, lai saskaņā ar vecajām un jaunajām testa procedūrām ražotājiem un automobiļiem ar dažādu lietderību tiktu piemērotas samazināšanas prasības ar salīdzināmu stingrību.”;

Grozījums

„Reglamentētā testa procedūra un testa cikls paliek spēkā kā pamats Regulas (ES) Nr. 510/2011 I pielikuma 1. punkta c) apakšpunktā, Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 III un XII pielikumā noteiktajam mērķim. Jaunajai testa procedūrai un ciklam ir jābūt pilnībā noteiktiem un īstenotiem ne vēlāk kā līdz 2018. gada 31. decembrim. Līdz šim laikam nodrošina, ka ir pieejami pietiekami monitoringa dati. Pienākot šim laikam, Komisija izskata iespējas noteikt jaunus mērķus laikposmam pēc 2020. gada.”

Pamatojums

Lai nodrošinātu nozarei drošas plānošanas iespējas, reglamentētā testa procedūra paliek spēkā līdz nākamā tiek pilnībā izstrādāta, īstenota un līdz laikam, kad pieejami pietiekami dati. Tikai pēc tam var piemērot jaunu testa procedūru.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

1. pants – 5. punkts

Regula (ES) Nr. 510/2011

I pielikums – 1.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

„c) no 2020. gada:

aptuvenas īpatnējās CO₂ emisijas = $147 + a \times (M - M_0)$,

kur

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

M₀ = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta **2. punktu**,

a = 0,096.”

Grozījums

„c) no 2020. gada:

aptuvenas īpatnējās CO₂ emisijas = $147 + a \times (M - M_0)$,

kur

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

M₀ = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta **5. punktu**,

a = 0,096.”

Pamatojums

Komisijas drukas kļūda.

PROCEDŪRA

Virsraksts	Kārtība, kādā jāsasniedz jaunu vieglo kravas automobiļu radīto CO2 emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam
Atsauces	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 11.9.2012
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE 11.9.2012
Komiteju iesaistīšanas procedūra - datums, kad paziņoja plenārsēdē	17.1.2013
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Markus Pieper 25.10.2012
Izskatīšana komitejā	23.1.2013 20.2.2013
Pieņemšanas datums	19.3.2013
Galīgais balsojums	+: 36 -: 12 0: 1
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek
Aizstājēji (187. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Oldřich Vlasák