

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2006/0304(COD)

21. 9. 2007

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství (KOM(2006)0818 – C6-0011/2007 – 2006/0304(COD))

Navrhovatel: (*): Georg Jarzembowski

(*): Postup s přidruženými výbory – článek 47 jednacího řádu

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

I. Stručný popis návrhu Komise

Návrh Komise obsahuje tyto hlavní body:

- všechny lety mezi letišti Společenství musí být od roku 2011 zahrnuty do stávajícího systému Společenství pro obchodování s emisemi a od roku 2012 musí být do tohoto systému zahrnuty také lety, které odlétají z letišť Společenství nebo na nich končí,
- celkový počet povolenek je nutno stanovit na základě dosavadních emisí z letectví v letech 2004 až 2006,
- na začátku má být převážná část celkového počtu přidělena bezplatně na základě údajů o tunokilometrech, zbytek se má vydražit podle postupu, který ještě musí být definován,
- z obchodování s emisemi musí být vyňaty: vládní lety a také vojenské lety a lety vykonávané celními a policejními orgány.

II. Veřejné slyšení před Výborem pro dopravu

Dne 27. června 2007 se uskutečnilo veřejné slyšení, kterého se zúčastnili tito odborníci:

- Marianne Klingbeilová, Generální ředitelství Evropské komise pro životní prostředí,
- Ulrich Schulte-Strathaus, Sdružení evropských leteckých společností,
- Andrew B. Steinberg, náměstek ministra dopravy USA pro leteckou dopravu a mezinárodní vztahy,
- François Gayet, Evropská asociace leteckého a obranného průmyslu (ASD)
- Dieter Kaden, Deutsche Flugsicherung (organizace řízení letového provozu),
- Sven Harmeling, Germanwatch
- a Mike Ambrose, generální ředitel Sdružení evropských regionálních leteckých společností, který předložil novou studii posouzení dopadů.

III. Stanovisko zpravodaje

Navrhovatel stanoviska předkládá 40 pozměňovacích návrhů, které vyplynuly z veřejného slyšení a z rozhovorů s dalšími odborníky z dotčených oblastí. Tyto pozměňovací návrhy zohledňují také předloženou studii posouzení dopadů, která jednoznačně dokládá, že zavedení obchodu s emisemi v letecké dopravě, k němuž by došlo na základě předloženého návrhu Komise, by pro letecké společnosti a nakonec také pro spotřebitele znamenalo podstatné zatížení. Dále by se mělo vzít v úvahu, že celkové emise z leteckého provozu se na celkových emisích oxidu uhličitého podílejí nanejvýš 3 %.

Jako zpravodaj Výboru pro dopravu a cestovní ruch jsem se při zpracování svého stanoviska řídil dvěma níže uvedenými základními úvahami:

- a) Ve svém usnesení ze dne 4. července 2006 uznal Evropský parlament, že obchodování s emisemi by mohlo hrát klíčovou úlohu jako součást komplexního souboru opatření na řešení dopadů letectví na klima za předpokladu, že bude vhodně navrženo.

b) Letecká doprava by měla být do obchodu s emisemi zahrnuta tak, aby to bylo v souladu s Lisabonskou strategií Evropské unie a také s cíli evropské politiky v oblasti životního prostředí a s udržitelnou evropskou politikou v oblasti dopravy a cestovního ruchu.

Z toho vyplývají následující podstatné změny:

1. v oblasti působnosti

Jak Parlament již v roce 2006 správně rozhodl, měly by být do obchodu s emisemi v letecké dopravě zahrnuty ke stejnému datu lety v rámci Evropské unie i lety směřující z nebo do třetích zemí, aby se mj. zabránilo narušení hospodářské soutěže mezi leteckými společnostmi a letišti.

Navrhovatel stanoviska navrhuje datum 1. ledna 2012, neboť toto datum za prvé zohledňuje skončení období stanoveného v Kjótském protokolu a za druhé poskytuje členským státům, třetím státům i leteckým společnostem čas potřebný na přípravu.

Navrhovatel rovněž poukazuje na to, že navzdory vyhlášení třetích zemí, zejména USA, je začlenění letadel ze třetích zemí, která odlétají z letišť Společenství nebo na nich končí, do evropského systému obchodování s emisemi právně přípustné.

2. ve stanovení celkového počtu přidělených povolenek

Navrhovatel se řídí argumenty Komise, že první stanovení celkového počtu přidělených povolenek leteckým společnostem má být bezplatné. Je proto logické, že pro stanovení základu pro výpočet bylo určeno nejbližší období 2007–2009 a jako základ výpočtu pro rok 2012 bylo stanoveno 110% hodnoty těchto dosavadních emisí z letectví.

3. ve způsobu přidělování povolenek

Protože první přidělení povolenek má být pro nynější letecké společnosti bezplatné, je nutno počítat s vydražením 20 % povolenek pro nové letecké společnosti.

Přidělování povolenek by ostatně mělo probíhat podle kapacity letadel („Available Tonne Kilometre – ATK“), a nikoli podle konkrétního množství přepravených osob a nákladu („Revenue Tonne Kilometre – RTK“), neboť hlavním cílem Evropské unie je zejména zachovat a posílit svou teritoriální soudržnost. Pouze při výpočtu podle kapacity letadel lze vyloučit nebezpečí, že pravidelná letecká doprava – byť s neúplně vytíženými letadly – do vzdálených oblastí, na vzdálené ostrovy a do nejvzdálenějších regionů bude nepřiměřeně vysoce zatížena a že se zároveň nepřiměřeně zdraží lety na krátké a střední vzdálenosti.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Znění navržené Komisí¹

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1 BOD ODŮVODNĚNÍ 8 A (nový)

(8a) Značné možnosti, jak snížit emise v oblasti letectví, poskytují kromě nástroje obchodování s emisemi také technologická a provozní zdokonalení a vývojové změny, zejména v leteckém provozu a na letištích, které je nutno podporovat více než v minulosti.

Odůvodnění

Transparentní a věrohodná strategie na snižování emisí by měla být vytvořena nejen pro obchodování s emisemi, ale měla by zahrnovat také technologické a provozní opce, neboť zejména posledně jmenované představují značný potenciál úspor.

Pozměňovací návrh 2 BOD ODŮVODNĚNÍ 8B (nový)

(8b) Výzkum a technologický vývoj jsou klíčem k inovaci a ke zlepšení výkonnosti. Společenství by mělo i nadále výrazně podporovat práci ACARE (Poradní výbor pro letecký výzkum v Evropě) a zejména strategický plán výzkumu (SRA) tohoto výboru, který si v oblasti snižování emisí klade za cíl dosáhnout v odvětví letecké dopravy do roku 2020 50% snížení emisí oxidu uhličitého na osobokilometr a 80%

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...]/Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

snížení oxidu dusíku .

Odůvodnění

Správná politika řešící změnu klimatu v důsledku letectví by neměla zahrnovat pouze ekonomické nástroje. Mnoho stávajících nástrojů se již používá ke zmírnění dopadů letectví na životní prostředí, a tedy k ovlivňování toho, jak přispívá ke změně klimatu. Správně navržený a realizovaný systém obchodování s emisemi může doplnit velkou řadu stávajících ověřených, testovaných a účinných nástrojů. Komise sama odkazuje na „komplexní soubor opatření“, nezmiňuje však další prvky tohoto souboru.

Pozměňovací návrh 3 BOD ODŮVODNĚNÍ 8C (nový)

(8c) Efektivnější řízení letového provozu může snížit spotřebu paliva až o 12 %, a může tak přispět ke snížení emisí CO₂. Proto by se měl co nejrychleji a co nejefektivněji vytvořit jednotný evropský vzdušný prostor a uskutečnit projekt SESAR. Je úkolem zejména členských států a orgánů Společenství, aby v úzké spolupráci s příslušnými uživateli vzdušného prostoru neprodleně a definitivně vytvořily funkční bloky vzdušného prostoru, koncepty flexibilních bloků vzdušného prostoru a flexibilního využívání vzdušného prostoru. V tomto ohledu by bylo vhodné podpořit iniciativu AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), kterou přijala EU společně s Federálním leteckým úřadem Spojených států.

Odůvodnění

Začlenění letectví do systému pro obchodování s emisemi (ETS) je součástí širšího rámce evropské politiky zaměřené obecně na snížení emisí CO₂, zejména v oblasti letectví. Tuto iniciativu, směřující k začlenění letectví do tohoto systému ETS, doplňují další dvě aktivity, a to technologická iniciativa „Čisté nebe“ a vytvoření jednotného evropského vzdušného prostoru, který umožní lépe řídit leteckou dopravu, a to především díky projektu SESAR. Je na místě uvítat i iniciativu AIRE, jejíž cíl týkající se snížení emisí CO₂ přesahuje rámec Evropské unie, neboť jde o iniciativu přijatou společně se Spojenými státy.

Pozměňovací návrh 4 BOD ODŮVODNĚNÍ 8D (nový)

(8c) Výzkum a technologie jsou klíčem k inovaci a k dosažení dalšího snížení emisí v oblasti letecké dopravy. Výrobci letadel a motorů a také výrobci pohonných hmot jsou vyzýváni k tomu, aby ve svých oborech provedli vývojové změny, které by významným způsobem přispěly k zmírnění dopadů letecké dopravy na změny klimatu. Orgány Společenství by měly v rámci sedmého rámcového programu pro výzkum a technologický rozvoj (FP7) i nadále podporovat technologickou iniciativu „Čisté nebe“, která usiluje o zásadní snížení dopadu letecké dopravy na životní prostředí.

Odůvodnění

Podstatného snížení emisí lze dosáhnout také změnami v konstrukci letadel, a to např. použitím jiných materiálů, změnami konstrukce motorů, ale také využíváním alternativních pohonných hmot.

Pozměňovací návrh 5 BOD ODŮVODNĚNÍ 9A (nový)

(9a) Obchodování s emisemi je ze všech hledisek považováno za nejvhodnější nástroj snížení dopadů klimatických změn způsobených leteckou dopravou. Při jeho uplatnění v oblasti letecké dopravy nebude nutné zavádět další nástroje jako poplatky a daně, které mají velmi negativní hospodářský dopad, ale jejichž pozitivní vliv na životní prostředí nelze jasně prokázat.

Odůvodnění

Hodnocení evropských orgánů, že obchodování s emisemi je nejvhodnějším prostředkem, vyplývá také z analýzy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Pozměňovací návrh 6 BOD ODŮVODNĚNÍ 9B (nový)

(9b) Po přijetí této směrnice by měla Komise sledovat postup leteckého průmyslu při omezování svého vlivu na klima. Pokud

bude shledáno, že zapojení činností v oblasti letectví nestačí k odvrácení současného vzestupného trendu v oblasti emisí, měla by Komise navrhnout další opatření, která by se stala součástí komplexního souboru opatření zaměřených na vliv letectví na klima.

Odůvodnění

Návrh o začlenění činností v oblasti letectví do systému obchodování s emisemi EU má snížit dopad tohoto odvětví na klima. Posouzení dopadu ukazuje, že emise z letectví budou v budoucnosti i nadále růst. Jak Evropská Komise zmiňuje ve svém návrhu, „pokud by tento trend pokračoval, existuje riziko, že nárůst podílu Společenství na emisích z mezinárodní letecké dopravy by mohl do roku 2012 vyrovnat více než čtvrtinu ekologických přínosů ze snižování emisí požadovaného podle cíle Společenství v rámci Kjótského protokolu“. Proto by měla Komise kontrolovat pokrok směrem ke zvrácení této tendence, jehož se dosáhne v důsledku tohoto návrhu.

Pozměňovací návrh 7 BOD ODŮVODNĚNÍ 11

(11) Od roku 2011 by měly být do systému Společenství začleněny emise z letů mezi letišti ve Společenství. Od roku 2012 by měly být začleněny emise z veškerého příletového a odletového provozu na letištích Společenství. ***Systém Společenství proto může sloužit jako model pro rozšíření systému po celém světě.*** Pokud třetí země přijme opatření na snížení klimatických dopadů letů přilétajících na letiště ve Společenství z uvedené země, která jsou alespoň rovnocenná požadavkům této směrnice, měla by být oblast působnosti systému Společenství pozměněna tak, aby vylučovala lety ***přilétající do Společenství*** z uvedené země.

(11) Od roku 2012 by měly být začleněny emise z veškerého příletového a odletového provozu na letištích Společenství. Pokud třetí země přijme opatření na snížení klimatických dopadů letů přilétajících na letiště ve Společenství z uvedené země, která jsou alespoň rovnocenná požadavkům této směrnice, měla by být oblast působnosti systému Společenství pozměněna tak, aby vylučovala ***takovéto*** lety do Společenství z uvedené země, ***pokud bude zajištěno, že se evropské letecké společnosti budou posuzovat stejně jako letecké společnosti příslušné třetí země.***

Odůvodnění

Evropský parlament v roce 2006 rozhodl, že systém pro obchodování s emisemi se musí zavést jednotně pro evropské i pro mimoevropské letecké společnosti. Mělo se tak stát v roce 2012, neboť v tomto roce by bylo možné zavést obchodování s emisemi bez problémů v EU a také třetí země by do té doby mohly zavést rovnocenné systémy. Oblast působnosti systému Společenství je proto nutné změnit. Musí se zohlednit závěry konference ICAO, která se bude konat v září roku 2007.

Pozměňovací návrh 8
BOD ODŮVODNĚNÍ 12

(12) Letectví ovlivňuje celosvětové klima prostřednictvím vypouštění oxidu uhličitého, oxidů dusíku, vodní páry a částic síranů a sazí. Mezivládní panel o změně klimatu odhaduje, že celkové dopady **letectví** jsou v současné době **dvakrát až čtyřikrát vyšší** než vliv samotných emisí oxidu uhličitého v minulosti. Nedávný výzkum ve Společenství ukázal, že celkové dopady letectví by mohly být přibližně dvakrát vyšší než dopady samotného oxidu uhličitého. Žádný z těchto odhadů však nezohledňuje vysoce nejistý účinek cirrové oblačnosti. V souladu s čl. 174 odst. 2 Smlouvy musí být politika Společenství v oblasti životního prostředí založena na zásadě obezřetnosti, a proto by měly být všechny dopady letectví řešeny v co největším rozsahu. Do doby, než budou na základě vědeckého pokroku stanoveny vhodné metody měření při porovnávání různých dopadů, bude třeba pragmatického a obezřetného přístupu. Emise oxidů dusíku budou řešeny v jiném právním předpise, který předloží Komise.

(12) Letectví ovlivňuje celosvětové klima prostřednictvím vypouštění oxidu uhličitého, oxidů dusíku, vodní páry a částic síranů a sazí. Mezivládní panel o změně klimatu odhaduje, že celkové dopady **veškerých emisí v rámci odvětví** jsou v současné době **významnější** než vliv samotných emisí oxidu uhličitého v minulosti; **a doporučuje, aby nebyl používán žádný faktor k vyčíslení těchto dopadů.** Nedávný výzkum ve Společenství ukázal, že celkové dopady letectví by mohly být přibližně dvakrát vyšší než dopady samotného oxidu uhličitého. Žádný z těchto odhadů však nezohledňuje vysoce nejistý účinek cirrové oblačnosti. V souladu s čl. 174 odst. 2 Smlouvy musí být politika Společenství v oblasti životního prostředí založena na zásadě obezřetnosti, a proto by měly být všechny dopady letectví řešeny v co největším rozsahu. Do doby, než budou na základě vědeckého pokroku stanoveny vhodné metody měření při porovnávání různých dopadů, bude třeba pragmatického a obezřetného přístupu. Emise oxidů dusíku budou řešeny v jiném právním předpise, který předloží Komise.

Odůvodnění

K letectví by se mělo přistupovat stejně jako k jiným sektorům a je třeba zohlednit nejnovější zprávu Mezivládního panelu o změně klimatu z roku 2007.

Pozměňovací návrh 9
BOD ODŮVODNĚNÍ 13

(13) Aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže, měla *by* být stanovena harmonizovaná metodika přidělování povolenek. Pro zajištění přístupu na trh pro nové provozovatele letadel **bude** určitá část povolenek přidělena **v dražbě** v souladu s pravidly, která vypracuje Komise. Provozovatelům letadel, kteří ukončují

(13) Aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže, měla *by* být stanovena harmonizovaná metodika přidělování povolenek, **kteřá bude přesně určovat část povolenek přidělených zdarma, část povolenek, které mají být přiděleny v dražbě, a část povolenek, které budou vedeny jako rezerva.** Pro zajištění přístupu

činnost, *by měly být nadále vydávány povolenky do konce* období, pro které již byly zdarma přiděleny povolenky.

na trh pro nové provozovatele letadel *nebude* určitá část povolenek přidělena v souladu s pravidly, která vypracuje Komise, *ale bude vedena jako rezerva*. Provozovatelé letadel, kteří ukončují činnost *před uplynutím* období, pro které již byly zdarma přiděleny povolenky, *odevzdají své nevyužité povolenky, které budou také vedeny jako rezerva*.

Odůvodnění

Přesnější formulace. Je to místo, kde se poprvé objevují výrazy „dražba“ a „rezerva“, což zajistí komplexnější prezentaci následujících bodů odůvodnění. Metodika rezerv se používá v mnoha členských státech, a proto není důvod, proč by se nemohla používat i v letectví. Nevyužité povolenky od provozovatelů letadel, kteří ukončí svou činnost, by se také mohly použít pro zajištění přístupu nových společností na trh.

Pozměňovací návrh 10 BOD ODŮVODNĚNÍ 13A (nový)

(13a) Podíl letectví na celkovém snížení emisí CO₂ vyžaduje obdobné úsilí jako podíl ostatních srovnatelných odvětví v rámci členských států EU. Během každého období závazků v rámci schématu EU, do něhož bude letectví začleněno, a podle referenčního období, které je v uvedeném období závazků pro letectví používáno, by měl být cíl stanovený pro odvětví letectví určen v závislosti na průměrném úsilí, jež vynakládají ostatní odvětví pevných zdrojů v každém členském státu.

Odůvodnění

Úsilí vynakládané v každém odvětví se měří poměrem mezi potřebami tohoto odvětví v období závazků a cílem, který je pro něj stanoven. Není představováno úroveň, které dotyčné odvětví v daném okamžiku dosáhlo. Cíl stanovený pro letectví musí být přiměřený průměrným cílům stanoveným pro všechna odvětví ve všech státech a jeho hodnota závisí na referenčním období, které bylo zvoleno pro posuzované období závazků. Proto také musí být maximální procentní podíly v každém období závazků přezkoumány.

Pozměňovací návrh 11 BOD ODŮVODNĚNÍ 18

(18) *Evropská organizace pro bezpečnost*

(18) *Specializované organizace mohou mít*

leteckého provozu (Eurocontrol) může mít informace, které by mohly pomoci členským státům nebo Komisi při plnění jejich závazků podle této směrnice.

informace *o letecké dopravě*, které by mohly pomoci členským státům nebo Komisi při plnění jejich závazků podle této směrnice.

Odůvodnění

Organizace Eurocontrol může dodávat členským státům informace o letecké dopravě, ale není to jediný orgán, který by byl schopný tuto činnost vykonávat. Správy civilního letectví například získávají informace o dopravě od letišť a předávají je organizaci ICAO. Žádná organizace nemůže osvobodit členský stát od jeho závazků. Nikdo kromě provozovatelů letadel nemá k dispozici informace o emisích.

Pozměňovací návrh 12 BOD ODŮVODNĚNÍ 21

(21) Zejména by měla být Komisi udělena pravomoc přijímat opatření týkající se dražby povolenek pro letectví, které nemusí být vydány bezplatně, a pozměnit či doplnit činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I v případě, že třetí země zavede opatření na snížení dopadu letectví na změnu klimatu. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření mají obecný rozsah a mají pozměnit jiné než základní prvky této směrnice a doplnit tuto směrnici o nové nebo upravené prvky jiné než základní, měla by být přijata v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(21) Zejména by měla být Komisi udělena pravomoc přijímat opatření týkající se dražby povolenek pro letectví, které nemusí být vydány bezplatně, **aby mohla být stanovena pravidla přidělování povolenek z evropské rezervy novým provozovatelům letadel**, a pozměnit či doplnit činnosti v oblasti letectví uvedené v příloze I v případě, že třetí země zavede opatření na snížení dopadu letectví na změnu klimatu. Vzhledem k tomu, že uvedená opatření mají obecný rozsah a mají pozměnit jiné než základní prvky této směrnice a doplnit tuto směrnici o nové nebo upravené prvky jiné než základní, měla by být přijata v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

Odůvodnění

Přesnější formulace v souladu s pozměňovacím návrhem k bodu odůvodnění 13.

Pozměňovací návrh 13 ČL. 1 Odst. 2 písm. B) Čl. 3 písm. o) (směrnice 2003/87/ES)

(o) „provozovatelem letadel“ rozumí osoba, **kte**rá provozuje letadlo v době, kdy vykonává činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, nebo pokud je **provozovatel** neznámý nebo **jej vlastník letadla neidentifikoval**, vlastník letadla;

(o) „provozovatelem letadel“ rozumí osoba **nebo subjekt určený kódem ICAO, který** provozuje letadlo v době, kdy vykonává činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I, nebo pokud je **kód ICAO** neznámý, **držitel osvědčení leteckého dopravce (AOC)**, nebo

vlastník letadla;

Odůvodnění

Podrobné informace o provozovateli letadla samy o sobě neidentifikují osobu nebo subjekt.

Pozměňovací návrh 14
ČL. 1 Odst. 2 PÍSM. B)
Čl. 3 písm. r) (směrnice 2003/87/ES)

(r) „dosavadními emisemi z letectví“ rozumí průměrná střední *roční* hodnota emisí z letadel vykonávajících v kalendářních letech **2004, 2005 a 2006** činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.“

(r) „dosavadními emisemi z letectví“ rozumí průměrná střední *roční* hodnota emisí z letadel vykonávajících v kalendářních letech **2007, 2008 a 2009** činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I.“

Odůvodnění

Jako referenční období by se měly stanovit roky 2007 až 2009, jednak aby mělo první zavedení obchodování s emisemi realistickou a časově blízkou základnu, zejména také pro nové členské státy, jednak aby byl vůbec zajištěn harmonizovaný a ověřitelný datový podklad.

Pozměňovací návrh 15
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3b odst. 1 (směrnice 2003/87/ES)

1. Pro období od 1. ledna **2011** do 31. prosince 2012 se celkový počet povolenek pro letectví, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná **100 %** součtu dosavadních emisí z letectví za každý rok.

1. Pro období od 1. ledna **2012** do 31. prosince 2012 se celkový počet povolenek pro letectví, které mají být přiděleny provozovatelům letadel, rovná **110 %** součtu dosavadních emisí z letectví za každý rok.

Odůvodnění

Vyšší procentní podíl v odstavci 1 má umožnit pozvolné zvyšování letecké dopravy, aniž by to pro mobilitu občanů, přepravu zboží a cestovní ruch znamenalo dodatečné náklady.

Pozměňovací návrh 16
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3b odst. 2 (směrnice 2003/87/ES)

2. Pro období uvedené v čl. 11 odst. 2 začínající dne 1. ledna 2013 se celkový počet povolenek, které mají být přiděleny

2. Pro období uvedené v čl. 11 odst. 2 začínající dne 1. ledna 2013 **a pro každé následující období** se celkový počet

provozovatelům letadel, rovná 100 %
dosavadních emisí z letectví vynásobeným
počtem let v daném období.

povolenek, které mají být přiděleny
provozovatelům letadel, rovná **110 %**
dosavadních emisí z letectví vynásobeným
počtem let v daném období.

Odůvodnění

Vyšší procentní podíl v odstavci 2 má umožnit pozvolné zvyšování letecké dopravy, aniž by to pro mobilitu občanů, přepravu zboží a cestovní ruch znamenalo dodatečné náklady.

Pozměňovací návrh 17
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3b odst. 3a (nový) (směrnice 2003/87/ES)

3a. Pro období uvedené v čl. 11 odst. 2 a každé následující období se vytvoří rezerva, aby byl zajištěn přístup k povolenkám novým účastníkům trhu. Velikost rezervy se řídí podle očekávaného počtu nových provozovatelů letadel a očekávaných tunokilometrů vynásobeného jak směrným číslem, tak počtem let v daném období.

Odůvodnění

Pro nové letecké společnosti, případně pro kapacitní změny stávajících leteckých společností by měla být k dispozici rezerva platná pro celou EU.

Pozměňovací návrh 18
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3c odst. 1 (směrnice 2003/87/ES)

1. V období uvedeném v čl. 3b odst. 1 se provede dražba **procentního** podílu povolenek. **Procentní podíl odpovídá průměrnému procentnímu podílu navrženému členskými státy, včetně dražeb v rámci jejich národních alokačních plánů podle kapitoly III za příslušné období.**

1. V období uvedeném v čl. 3b odst. 1 se provede dražba **20%** podílu povolenek. **Ostatní povolenky budou přiděleny bezplatně.**

Odůvodnění

Procentní podíl povolenek, které mají být přiděleny v dražbě, by měl být jednoznačně předem stanoven pro všechny účastníky. Jelikož má dražba povolenek podstatně usnadnit přístup

na trh novým leteckým provozovatelům, měl by být procentní podíl stanoven ve výši 20 %.

Pozměňovací návrh 19
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3c odst. 2 (směrnice 2003/87/ES)

2. Pro další období **bude** procentní podíl, u něž má být provedena dražba, **zohledňovat všeobecný přezkum této směrnice.**

2. Pro další období **může být** procentní podíl, u něž má být provedena dražba **podle odstavce 1, změněn při všeobecném přezkumu této směrnice.**

Odůvodnění

Procentní podíl povolenek, které se mají vydražit, lze při všeobecném přezkumu této směrnice změnit, změna však není bezpodmínečně nutná.

Pozměňovací návrh 20
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3c odst. 3 pododstavec 1 (směrnice 2003/87/ES)

3. Komise přijme nařízení obsahující *podrobné* prováděcí ustanovení pro dražby povolenek, které nemusí být **v souladu s odstavci 1 a 2** vydány zdarma, prováděné členskými státy. **Počet povolenek, které mají v každém období jednotlivé členské státy vydražit, je úměrný jejich podílu na celkovém množství emisí způsobených letectvím za všechny členské státy za referenční rok, za který byla podána zpráva podle čl. 14 odst. 3 ověřená podle článku 15. Pro období uvedené v čl. 3b odst. 1 je referenčním rokem rok 2010 a pro každé následující období uvedené v článku 3b je referenčním rokem kalendářní rok končící 24 měsíců před začátkem období, k němuž se dražba vztahuje.**

3. Komise přijme nařízení obsahující *podrobné* prováděcí ustanovení pro dražby povolenek, které nemusí být vydány zdarma, prováděné členskými státy.

Odůvodnění

Viz odůvodnění pozměňovacích návrhů k čl. 3c odst. 1 a 2.

Pozměňovací návrh 21
ČLÁNEK 1 Odst. 3

Čl. 3c odst. 3a (nový) (směrnice 2003/87/ES)

3a. Nařízení bude obsahovat i podrobné prováděcí ustanovení pro stanovení evropské rezervy povolenek. Procentní podíl povolenek, které mají být v každém období vedeny jako rezerva ve prospěch potenciálních nových provozovatelů letadel, stanoví Komise s přihlédnutím k odhadovým studiím trhu vydaným příslušnými orgány.

Odůvodnění

V souladu se změnou navrženou pozměňovacím návrhem k bodu odůvodnění 13 a na různých místech.

Pozměňovací návrh 22

ČLÁNEK 1 ODS. 3

Čl. 3c odst. 4 (směrnice 2003/87/ES)

4. Příjmy z dražby povolenek se v souladu s odstavcem 3 použijí na zmírnění emisí skleníkových plynů, na **přizpůsobení dopadů na změnu klimatu**, na financování výzkumu a vývoje **v oblasti zmírňování a přizpůsobování dopadů a na uhrazení výdajů členského státu správy vyplývajících z této směrnice. Členské státy informují Komisi o opatřeních přijatých podle tohoto odstavce.**

4. Příjmy z dražby povolenek se v souladu s odstavcem 3 použijí **s pomocí nové rozpočtové linie EU zejména** na financování výzkumu a vývoje, na zmírnění emisí skleníkových plynů a **na boj proti negativním dopadům změny klimatu, zejména se zaměřením na ty části světa, které jsou globálním oteplováním ohroženy nejvíce – zejména v Africe a obecněji v nejméně rozvinutých zemích.**

Odůvodnění

Příjmy z dražby by se měly pokud možno co nejvíce používat na zmírnění emisí CO₂, a zejména na boj proti negativnímu vlivu na ty části světa, které čelí největšímu dopadu.

Pozměňovací návrh 23

ČLÁNEK 1 ODS. 3

Čl. 3d odst. 3 písm. ca) (nové) (směrnice 2003/87/ES)

ca) procentním podílu povolenek pro vytvoření evropské rezervy pro nové provozovatele letadel na každé období ve smyslu článku 3b.

Odůvodnění

V souladu se změnou navrženou pozměňovacími návrhy k bodu odůvodnění 13 a na různých místech.

Pozměňovací návrh 24
ČLÁNEK 1 Odst. 3
Čl. 3d odst. 5 (směrnice 2003/87/ES)

5. Do 28. února **2011** a v následujících letech vždy do 28. února vydá příslušný orgán členského státu správy každému provozovateli letadel počet povolenek přidělený uvedenému provozovateli letadel pro uvedený rok.

5. Do 28. února **2012** a v následujících letech vždy do 28. února vydá příslušný orgán členského státu správy každému provozovateli letadel počet povolenek přidělený uvedenému provozovateli letadel pro uvedený rok.

Odůvodnění

Úprava v důsledku změny v článku 3b.

Pozměňovací návrh 25
ČLÁNEK 1 Odst. 6
Čl. 11a odst. 1a pododstavec 1 (Směrnice 2003/87/ES)

„1a) S výhradou odstavce 3 povolí členské státy během období uvedených v článku 3b jednotlivým provozovatelům letadel využívat CER a ERU z projektových činností až do procentního podílu počtu povolenek, který musí být podle čl. 12 odst. 2a vyřazen; tento procentní podíl je **průměrem** procentních podílů stanovených členskými státy pro období podle odstavce 1.

„1a) S výhradou odstavce 3 povolí členské státy během období uvedených v článku 3b jednotlivým provozovatelům letadel využívat CER a ERU z projektových činností až do procentního podílu počtu povolenek, který musí být podle čl. 12 odst. 2a vyřazen; tento procentní podíl je **dvojnásobkem průměru** procentních podílů stanovených členskými státy pro období podle odstavce 1.

Odůvodnění

Přizpůsobení zvláštnostem leteckého provozu.

Pozměňovací návrh 26
ČLÁNEK 1 Odst. 10
Čl. 14 odst. 3 písm. ii) (směrnice 2003/87/ES)

(ii) se slova „z uvedeného zařízení během každého kalendářního roku“ nahrazují slovy

(ii) se slova „z uvedeného zařízení během každého kalendářního roku“ nahrazují slovy

„ze zařízení během každého kalendářního roku nebo od 1. ledna **2010** z letadel, která provozuje“.

„ze zařízení během každého kalendářního roku nebo od 1. ledna **2011** z letadel, která provozuje“.

Odůvodnění

Úprava v důsledku změny v článku 3b.

Pozměňovací návrh 27
ČLÁNEK 1 ODST. 13
Čl. 18a odst. 3 (směrnice 2003/87/ES)

3. Pro účely odstavce 1 se „základním rokem“ rozumí ve vztahu k provozovatelům, kteří začali vykonávat činnost ve Společenství po 1. lednu **2006**, první kalendářní rok provozu; a ve všech ostatních případech kalendářní rok začínající 1. ledna **2006**.

3. Pro účely odstavce 1 se „základním rokem“ rozumí ve vztahu k provozovatelům, kteří začali vykonávat činnost ve Společenství po 1. lednu **2008**, první kalendářní rok provozu; a ve všech ostatních případech kalendářní rok začínající 1. ledna **2008**.

Odůvodnění

Úprava v důsledku změny v čl. 3 písm. b) bodu (r) a v článku 3b.

Pozměňovací návrh 28
ČLÁNEK 1 ODST. 13
Článek 18b (směrnice 2003/87/ES)

Pro účely plnění svých závazků podle čl. 3b odst. 4 a článku 18a může Komise požádat o pomoc Eurocontrol a **může s uvedenou organizací v tomto smyslu uzavřít odpovídající dohody.**

Pro účely plnění svých závazků podle čl. 3b odst. 4 a článku 18a může Komise požádat o pomoc Eurocontrol a **určí neutrální organizaci, které budou údaje poskytovat přímo letecké společnosti.**

Odůvodnění

Bylo by lepší, kdyby údaje o letech a spotřebě poskytovaly samy letecké společnosti, podpora ze strany organizace Eurocontrol pak bude pokládána za smysluplnou.

Pozměňovací návrh 29
ČLÁNEK 1 ODST. 16
Čl. 25a odst. 1 pododstavec 1 (Směrnice 2003/87/ES)

Pokud třetí země přijme opatření na snížení

Pokud třetí země přijme opatření na snížení

dopadů letů *odlétajících z uvedené země a přistávajících ve Společenství* na změnu klimatu, která jsou přinejmenším rovnocenná s požadavky této směrnice, pozmění a doplní Komise tuto směrnici tak, **aby byly lety přilétající z uvedené země vyloučeny z činností v oblasti letectví uvedených v příloze I s účinkem od následujícího období uvedeného v článku 3b.**

dopadů letů na změnu klimatu, která jsou přinejmenším rovnocenná s požadavky této směrnice, pozmění a doplní Komise tuto směrnici tak, **aby zabránila dvojímu placení a zajistila rovnocenné posuzování.**

Odůvodnění

V případě, že třetí země zavedou rovnocenné systémy, je nutno při úpravě směrnice zabránit dvojímu zatížení.

Pozměňovací návrh 30
PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. B)
Příloha I bod 2a (nový) (směrnice 2003/87/ES)

„Pro rok 2011 se do činností v oblasti letectví začlení pouze lety, které odlétají z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, a které na uvedené letiště přilétají. Od 1. ledna 2012 se začleňují všechny lety s příletem na letiště nebo s odletem z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.“

Od 1. ledna 2012 se začleňují všechny lety s příletem na letiště nebo s odletem z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, **s výjimkou letů mezi nejbližšími regiony a kontinentální Evropou. Za účelem rovnocenného posuzování budou provozovatelé letecké dopravy z EU začlenění pouze tehdy, pokud budou také začlenění provozovatelé ze třetích zemí, kteří v dané geografické oblasti provozují letecké přepravní služby.“**

Odůvodnění

Jak Parlament již v roce 2006 převážnou většinou rozhodl, musí být systém obchodování s emisemi zaveden ke stejnému datu pro evropské letecké společnosti i pro letecké společnosti ze třetích zemí, aby se mimo jiné zabránilo narušení hospodářské soutěže mezi leteckými společnostmi a letišti. V roce 2012 bude možné, aby systém bez problémů zavedly všechny dotčené strany v Evropské unii – zejména nové členské státy EU – a toto datum nabízí také reálnou možnost, aby i třetí země mohly do té doby zavést rovnocenné systémy.

Pozměňovací návrh 31
PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. C)
Příloha I odst. 2 tabulka - nová kategorie a) (směrnice 2003/87/ES)

**a) lety uskutečňované výhradně za účelem vypouští se
přepravy vládnoucího panovníka a jeho
nejbližší rodiny, hlav států, předsedů států a
ministrů vlád během jejich oficiálního
poslání, pokud je tato skutečnost
opodstatněna přiměřeným označením
statusu na letovém plánu;**

Odůvodnění

Neexistuje žádný zřejmý důvod k tomu, aby byly lety přepravující čelní představitele států a vlád atd. posuzovány zvlášť.

Pozměňovací návrh 32
PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. C)

Příloha I odst. 2b (nový) tabulka – kategorie b) (směrnice 2003/87/ES)

**b) vojenské lety vykonávané vojenskými
letadly, lety vykonávané celními a
policejními orgány a pátrací a záchranné
lety schválené příslušným orgánem;**

**b) letadla používaná při vojenských, celních
a policejních akcích, při pátracích
a záchranných akcích, při poskytování
lékařské pomoci a pomoci při katastrofách
schválené příslušným orgánem;**

Odůvodnění

Tím by bylo zajištěno, že výjimka bude zahrnovat letadla najatá pro účely armády a pro pomoc při katastrofách.

Pozměňovací návrh 33
PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. C)

Příloha I tabulka písm. c) (směrnice 2003/87/ES)

**c) veškeré lety vykonávané výlučně podle vypouští se
pravidel letu za viditelnosti podle přílohy 2
Úmluvy o mezinárodním civilním letectví
z roku 1944;**

Odůvodnění

Výjimky, které jsou udělovány pro lety vykonávané podle pravidel letu za viditelnosti, by mohly podpořit provozování tohoto typu letů na úkor bezpečnosti letectví. Současná výjimka pro malé letouny se již vztahuje i na většinu letů vykonávaných podle pravidel letu za viditelnosti.

Pozměňovací návrh 34
PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. C)

Příloha I odst. 2 tabulka - nová kategorie e) (směrnice 2003/87/ES)

e) cvičné lety vykonávané výlučně za účelem získání licence nebo získání kvalifikace v případě letové posádky, pokud je tato skutečnost opodstatněna příslušnou poznámkou v letovém plánu a za předpokladu, že let neslouží k přepravě cestujících a/nebo nákladu **či k přemístění nebo dodání letadla přeletem;**

e) cvičné lety vykonávané výlučně za účelem získání licence nebo získání kvalifikace v případě letové posádky, pokud je tato skutečnost opodstatněna příslušnou poznámkou v letovém plánu a za předpokladu, že let neslouží k přepravě cestujících a/nebo nákladu;

Odůvodnění

Přemístění nebo dodání letadla přeletem musí být posuzováno stejně jako cvičné lety.

Pozměňovací návrh 35 PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. C)

Příloha I odst. 2 tabulka - nová kategorie f) (směrnice 2003/87/ES)

f) lety vykonávané výlučně za účelem kontroly **či** testování **používaného** vybavení **či vybavení, které má být používáno jako pozemní zařízení pro letovou navigaci, s výjimkou přemístování dotyčných letadel přeletem** a v odstavci 3:

f) lety vykonávané výlučně za účelem kontroly, testování **nebo certifikace** vybavení **letadel či pozemního vybavení a také za účelem dodání nových letadel přeletem;** a v odstavci 3:

Odůvodnění

Tyto lety musí být postaveny na úroveň letů uvedených v písmenu d) a e).

Pozměňovací návrh 36 PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. C)

Příloha I odst. 2 tabulka - nová kategorie g) (směrnice 2003/87/ES)

g) lety vykonávané letadly o certifikované maximální startovací hmotnosti nižší než **5 700 kg.**

g) lety vykonávané letadly o certifikované maximální startovací hmotnosti nižší než **20 000 kg.**

Odůvodnění

Prahová hodnota by se měla opět zvýšit na hodnotu, kterou Komise původně plánovala, neboť taková letadla způsobují méně než 1 % emisí z letectví a jejich začlenění do systému obchodování s emisemi by z hlediska správních nákladů bylo pro tyto malé provozovatele letadel nepřiměřeným zatížením.

Pozměňovací návrh 37
PŘÍLOHA BOD 2 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článku 3d“ odst. 1
(směrnice 2003/87/ES)

Pro účely přidělování povolenek v souladu s čl. 3d odst. 1 se objem činností v oblasti letectví vypočte v tunokilometrech za použití tohoto vzorce:

Pro účely přidělování povolenek v souladu s čl. 3d odst. 1 se objem činností v oblasti letectví vypočte v **disponibilních** tunokilometrech za použití tohoto vzorce:

Odůvodnění

Pro zachování a posílení teritoriální soudržnosti v Evropské unii se nemůže pro výpočet používat užitečné zatížení letadla („Revenue Tonne Kilometre – RTK“), ale kapacita letadla („Available Tonne Kilometre – ATK“). Jinak by hrozilo nebezpečí, že zejména letecká doprava do vzdálených oblastí, na vzdálené ostrovy a do nejvzdálenějších regionů bude nepřiměřeně vysoce zatížena. Totéž platí pro lety na krátké a střední vzdálenosti v rámci Unie.

Pozměňovací návrh 38
PŘÍLOHA BOD 2 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článku 3d“ odst. 2
(směrnice 2003/87/ES)

tunokilometry = vzdálenost x užitečné zatížení

disponibilní tunokilometry = vzdálenost x užitečné zatížení

Odůvodnění

Pro zachování a posílení teritoriální soudržnosti v Evropské unii se nemůže pro výpočet používat užitečné zatížení letadla („Revenue Tonne Kilometre – RTK“), ale kapacita letadla („Available Tonne Kilometre – ATK“). Jinak by hrozilo nebezpečí, že zejména letecká doprava do vzdálených oblastí, na vzdálené ostrovy a do nejvzdálenějších regionů bude nepřiměřeně vysoce zatížena. Totéž platí pro lety na krátké a střední vzdálenosti v rámci Unie.

Pozměňovací návrh 39
PŘÍLOHA BOD 2 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článku 3d“ odst. 5
(směrnice 2003/87/ES)

„užitečným zatížením“ se rozumí celková hmotnost nákladu, pošty a **přepřavovaných** cestujících.

„užitečným zatížením“ se rozumí celková hmotnost nákladu, pošty a cestujících, **kteří může letadlo přepravit.**

Odůvodnění

Pro zachování a posílení teritoriální soudržnosti v Evropské unii se nemůže pro výpočet používat užitečné zatížení letadla („Revenue Tonne Kilometre – RTK“), ale kapacita letadla („Available Tonne Kilometre – ATK“). Jinak by hrozilo nebezpečí, že zejména letecká doprava do vzdálených oblastí, na vzdálené ostrovy a do nejvzdálenějších regionů bude nepřiměřeně vysoce zatížena. Totéž platí pro lety na krátké a střední vzdálenosti v rámci Unie.

Pozměňovací návrh 40 PŘÍLOHA BOD 1 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Monitorování údajů o tunokilometrech pro účely článku 3d“ odst. 6 první odrážka (směrnice 2003/87/ES)

počet cestujících je počet **osob** na palubě
s výjimkou členů posádky;

počet cestujících je počet **sedadel** na palubě
s výjimkou **sedadel** členů posádky;

Odůvodnění

Pro zachování a posílení teritoriální soudržnosti v Evropské unii se nemůže pro výpočet používat užitečné zatížení letadla („Revenue Tonne Kilometre – RTK“), ale kapacita letadla („Available Tonne Kilometre – ATK“). Jinak by hrozilo nebezpečí, že zejména letecká doprava do vzdálených oblastí, na vzdálené ostrovy a do nejvzdálenějších regionů bude nepřiměřeně vysoce zatížena. Totéž platí pro lety na krátké a střední vzdálenosti v rámci Unie.

Pozměňovací návrh 41 PŘÍLOHA BOD 2 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Podávání zpráv o údajích o tunokilometrech pro účely článku 3d“ bod B první odrážka (směrnice 2003/87/ES)

– počet letů podle dvojic letišť;

vypouští se

Odůvodnění

Povinnost podávat zprávy by se měla omezit na údaje, které jsou nutné z věcného hlediska.

Pozměňovací návrh 42 PŘÍLOHA BOD 2 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Podávání zpráv o údajích o tunokilometrech pro účely článku 3d“ bod B druhá odrážka (směrnice 2003/87/ES)

– počet osobokilometrů podle dvojic letišť;

vypouští se

Odůvodnění

Povinnost podávat zprávy by se měla omezit na údaje, které jsou nutné z věcného hlediska.

Pozměňovací návrh 43
PŘÍLOHA BOD 2 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Podávání zpráv o údajích o tunokilometrech pro účely článku 3d“ bod B
třetí odrážka (směrnice 2003/87/ES)

– *počet tunokilometrů podle dvojic letišť*; *vypouští se*

Odůvodnění

Povinnost podávat zprávy by se měla omezit na údaje, které jsou nutné z věcného hlediska.

Pozměňovací návrh 44
PŘÍLOHA BOD 3 PÍSM. B)

Příloha V část B „Další ustanovení týkající se ověřování zpráv o emisích v oblasti letectví“
bod 14 odst. 2 (nový) (směrnice 2003/87/ES)

* ***(2) Instituce Společenství a členské státy zajistí, aby metody, které mají používat kontrolní orgány, byly před použitím směrnice harmonizovány a aby byly prováděny jednotně.***

Odůvodnění

Činnost kontrolních orgánů by měla být na národní úrovni jednotná také proto, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže mezi leteckými linkami.

Pozměňovací návrh 45
PŘÍLOHA BOD 3 PÍSM. B)

Příloha IV část B „Další ustanovení týkající se ověření údajů o tunokilometrech předložených
pro účely čl. 3d odst. 1“ bod 17 (nový) (směrnice 2003/87/ES)

(17) Instituce Společenství a členské státy zajistí, aby metody, které mají používat kontrolní orgány, byly před použitím směrnice harmonizovány a aby byly prováděny jednotně.

Odůvodnění

Činnost kontrolních orgánů by měla být na národní úrovni jednotná také proto, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže mezi leteckými linkami.

POSTUP

Název	Změna směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství			
Referenční údaje	KOM(2006)0818 - C6-0011/2007 - 2006/0304(COD)			
Příslušný výbor	ENVI			
Výbor, který zaujal stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 1.2.2007			
Užší spolupráce - datum oznámení na zasedání	24.5.2007			
Navrhovatel Datum jmenování	Georg Jarzembowski 31.1.2007			
Projednání ve výboru	5.6.2007	27.6.2007	27.8.2007	27.8.2007
	11.9.2007			
Datum přijetí	11.9.2007			
Výsledek závěrečného hlasování	+: -: 0:	25 5 11		
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen			
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Ralf Walter			