



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009–2014

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2012/0328(COD)

19.2.2013

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des
Rates über die vorübergehende Abweichung von der Richtlinie 2003/87/EG
des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für den Handel
mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Mathieu Grosch

PA_Legam

KURZE BEGRÜNDUNG

Der Anteil des Luftverkehrs an den gesamten Treibhausgasemissionen beträgt derzeit etwa 3 Prozent, steigt allerdings rapide. Schätzungen der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zufolge haben sich die CO₂-Emissionen aus der Luftfahrt zwischen 1990 und 2006 nahezu verdoppelt. Zum Vergleich: Der Verbrauch aller fossilen Brennstoffe ist um 34 Prozent angestiegen. Die ICAO geht davon aus, dass die Emissionen bis 2020 um 63-88 % steigen werden, obwohl sich die EU verpflichtet hat, in dieser Zeit ihre Emissionen um 20 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken.

Die globale Erwärmung kann nur durch ein international abgestimmtes Vorgehen wirksam bekämpft werden. Weder CO₂-Emissionen noch der Klimawandel machen vor nationalen Grenzen halt. Deshalb müssen auf internationaler Ebene dieselben Klimaschutzziele eingehalten werden. Hierbei spielt die ICAO eine wichtige Rolle. Sie befasst sich schon seit 1991 mit marktbasierter Maßnahmen und seit 1998 mit dem Emissionshandel, hat bisher allerdings kaum Fortschritte erzielt. Daher entschied die Europäische Union 2008, dass der Luftverkehr in ihr Emissionshandelssystem (Emissions Trading Scheme – ETS) einbezogen werden soll. Dieser Legislativvorschlag erhielt die einstimmige Unterstützung im Rat und die Unterstützung einer großen Mehrheit im Parlament. Der Verkehrsausschuss forderte die Luftverkehrsbranche in einer Stellungnahme auf, ähnliche Anstrengungen wie andere Verkehrsträger oder vergleichbare Branchen zu unternehmen. Er sprach sich in der Stellungnahme dafür aus, den Luftverkehr 2008 in das ETS einzubeziehen, und stellte fest, dass „die Einbeziehung von Flugzeugen aus Drittstaaten, die auf Flughäfen der Gemeinschaft starten und landen, in das Europäische Emissionshandelssystem rechtlich zulässig ist“. Der Gerichtshof bestätigte dies im Jahr 2011.

Dennoch wollten Drittstaaten das europäische ETS bisher nicht akzeptieren, obwohl die Auswirkungen der Aufnahme des Luftverkehrs in das ETS schätzungsweise gering ausfallen dürften im Vergleich zu den Fluggastgebühren in Drittstaaten: So fordern die USA etwa eine Gebühr von 16,30 USD von allen ankommenden und abfliegenden Fluggästen (für Nichtstaatsbürger kommt noch eine Gebühr für das elektronische Einreisegenehmigungssystem – Electronic System for Travel Authorization – hinzu).

Im November 2012 hat die ICAO bei den marktbasierter Maßnahmen zur Eindämmung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr deutliche Fortschritte erzielt. Daraufhin entschied die Europäische Kommission, für die Verhandlungspartner ein Signal zu setzen, und schlug vor, den Luftverkehr vorübergehend vom ETS auszunehmen („Stop-the-Clock“-Vorschlag). Dieser Vorschlag ist zu begrüßen, denn er lässt sich mit dem Streben Europas nach einem internationalen Übereinkommen vereinbaren und ist auf ein Jahr begrenzt.

Diese Befristung ist von allergrößter Wichtigkeit, wenn der Druck auf die Verhandlungspartner aufrechterhalten werden soll. Es muss deutlich gemacht werden, dass alle internationalen Flüge ab 2013 dem ETS unterliegen werden, wenn keine zufriedenstellende Einigung im Hinblick auf die Bekämpfung der Emissionen aus dem Luftverkehr erzielt wird. Andernfalls bestünde die große Gefahr, dass sich das ICAO-Verfahren noch über Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte, hinzieht.

Die Begrenzung der Aussetzung auf ein Jahr ist auch insofern wichtig, als damit Bedenken,

die hinsichtlich einer möglichen Marktverzerrung geäußert wurden, weitgehend ausgeräumt werden können. Es könnte durchaus zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, wenn Flüge in den oder aus dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ausgenommen bleiben, das ETS aber weiterhin für Flüge innerhalb Europas gilt.

Wenn die internationalen Verhandlungen im Ergebnis zu marktbasierter Mechanismen oder zu Mechanismen führen, mit denen sichergestellt wird, dass durch den Luftverkehr bedingte Emissionen dem gleichen Senkungsdruck unterliegen wie die Emissionen aus anderen Bereichen, wäre eine Anpassung des ETS zu erwägen. Dabei geht es nicht darum, weltweit europäische Umweltstandards durchzusetzen, sondern darum, gemeinsame Maßnahmen als Lösung für ein gemeinsames Problem zu entwickeln.

Wenn die ICAO im September 2013 eine Einigung erzielt, in deren Rahmen die unterschiedliche Behandlung interner und externer Flüge möglicherweise über das Jahr 2013 hinaus verlängert wird, sollten die Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften Europas und von Drittstaaten sorgfältig untersucht werden. Die Europäische Kommission muss geeignete Maßnahmen treffen, um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Weder die Umwelt noch die europäische Wirtschaft hätten etwas davon, wenn die Fluggesellschaften einen künstlichen Anreiz hätten, verstärkt Drehkreuze außerhalb Europas zu nutzen. Außerdem sollte das Europäische Parlament die Möglichkeit haben, das Ergebnis der ICAO-Verhandlungen zu bewerten, bevor die Kommission weitere Maßnahmen vorschlägt.

Fazit: Eine einjährige Aussetzung für Flüge in den bzw. aus dem EWR ist zwar nicht die perfekte Lösung, dürfte aber bessere Aussichten auf eine zufriedenstellende internationale Einigung in diesem Jahr schaffen, als es der Fall wäre, wenn die aktuelle Regelung beibehalten wird. Das Parlament sollte sich daher um eine zügige Annahme des Vorschlags bemühen, um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Verpflichtungen der Fluggesellschaften auszuräumen und um den internationalen Verhandlungspartnern der EU ein klares Signal zu geben. Diese sollten wissen, dass Europa eine internationale Einigung anstrebt und für Verhandlungen über die besten marktbasierter Maßnahmen offen ist, dass es aber nicht ewig warten will, bis die Emissionen der Luftfahrt auf die gleiche Art und Weise wie die anderer Branchen behandelt werden.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung -1 (neu)

(-1) Die Luftverkehrsbranche ist stark international ausgerichtet. Weltweite Probleme wie die durch den Flugverkehr bedingten Emissionen können durch ein international abgestimmtes Vorgehen wirksam gelöst werden, d. h. durch die internationale Verpflichtung, die gleichen Maßnahmen einzuhalten bzw. mit unterschiedlichen Maßnahmen dieselben Ziele zu verfolgen. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ist hieran maßgeblich beteiligt, indem sie die gemeinsamen Ziele im Rahmen eines internationalen Übereinkommens festlegt.

Begründung

Internationale Probleme wie die durch das Flugverkehrsaufkommen bedingten Treibhausgasemissionen müssen auf weltweiter Ebene gelöst werden; daher kann ein internationales Vorgehen wirksam sein.

Änderungsantrag 2

**Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 1**

(1) In der **Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) wurden** beträchtliche Fortschritte in Bezug auf die Annahme eines Rahmens, der den Staaten die Anwendung marktbasierter Maßnahmen auf die internationale Luftfahrt erleichtert, durch die ICAO-Versammlung im Jahr 2013 und auf die Aufstellung globaler marktbasierter Maßnahmen erzielt.

(1) **Im November 2012 hat die ICAO in den bereits seit 1998 andauernden Verhandlungen über die Begrenzung der Emissionen aus der Luftfahrt** beträchtliche Fortschritte in Bezug auf die Annahme eines Rahmens, der den Staaten die Anwendung marktbasierter Maßnahmen auf die internationale Luftfahrt erleichtert, durch die ICAO-Versammlung im Jahr 2013 und auf die Aufstellung globaler marktbasierter Maßnahmen erzielt.

Begründung

Es sollte deutlich gemacht werden, dass in der ICAO bereits seit über 10 Jahren über die

Begrenzung der Emissionen diskutiert wird, dabei aber kaum Fortschritte erzielt wurden, bis der Zeitpunkt für das Inkrafttreten des EU-Emissionshandelssystems näher rückte.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für einen Beschluss

Erwägung 2 – Fußnote 1

Vorschlag der Kommission

Einschließlich **EFTA-Staaten**, Staaten, die einen Beitrittsvertrag mit der EU unterzeichnet haben, und die überseeischen Gebiete bzw. Schutzgebiete von **EFTA-Mitgliedstaaten**.

Geänderter Text

Einschließlich **EWR-Staaten**, Staaten, die einen Beitrittsvertrag mit der EU unterzeichnet haben, und die überseeischen Gebiete bzw. Schutzgebiete von **EWR-Mitgliedstaaten**.

Begründung

Nicht alle EFTA-Staaten haben zugestimmt, die Richtlinie 2003/87/EG in ihre nationalen Rechtsvorschriften zu übernehmen, sondern nur die EFTA-Staaten, die gleichzeitig Mitglied des EWR sind (z. B. Island, Liechtenstein und Norwegen, nicht aber die Schweiz). Daher sollte sich der Text auf die EWR-Staaten beziehen, und nicht auf die EFTA-Staaten.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für einen Beschluss

Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte diese Abweichung lediglich für Luftfahrzeugbetreiber gelten, die entweder Zertifikate, die 2012 für solche Tätigkeiten kostenlos zugeteilt wurden, nicht erhalten oder alle solchen Zertifikate zurückgeben haben. Aus demselben Grund sollten diese Zertifikate nicht für die Berechnung des Anspruchs auf Verwendung internationaler Gutschriften im Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG berücksichtigt werden.

Geänderter Text

(3) Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte diese Abweichung lediglich für Luftfahrzeugbetreiber gelten, die entweder Zertifikate, die 2012 für solche Tätigkeiten kostenlos zugeteilt wurden, nicht erhalten oder alle solchen Zertifikate zurückgeben haben. Aus demselben Grund sollten diese Zertifikate nicht für die Berechnung des Anspruchs auf Verwendung internationaler Gutschriften im Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG berücksichtigt werden, **mit Ausnahme der internationalen Gutschriften, die vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses erworben wurden.**

Begründung

Es muss Rechtssicherheit gewährleistet sein, und redliche Unternehmen, die sich das ganze Jahr 2012 über darauf eingestellt haben, die Luftverkehrsrichtlinie anzuwenden, dürfen nicht bestraft werden. Mit dieser Bestimmung kann außerdem eine Gleichbehandlung der Betreiber sichergestellt werden, unabhängig davon, ob sie in den Genuss der Ausnahmeregelung kommen oder nicht.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für einen Beschluss Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die ICAO und die Union sollten im Einklang mit den Zielen der Union für 2020 und 2050 ihre Bemühungen zur Reduzierung luftverkehrsbedingter THG-Emissionen deutlich verstärken. Mit der Ausnahmeregelung laut diesem Beschluss soll die Aufnahme des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem und das Fernziel, ein weltweites System voranzutreiben, um den Anstieg der Emissionen aus der Luftfahrt aufzuhalten, daher keineswegs infragegestellt werden; vielmehr sollten die Verpflichtungen der betroffenen Staaten und Luftfahrtunternehmen für die Geltungsdauer der Ausnahmeregelung festgelegt werden.

Begründung

Die Luftverkehrsbranche mit ihren schnell steigenden Treibhausgasemissionen muss zur Verringerung der Emissionen beitragen, wie andere Verkehrsbranchen es bereits tun; außerdem unterliegen andere Wirtschaftszweige bereits seit Jahren dem EU-ETS; es gibt also keinen Grund, warum die Luftfahrt vom EU-ETS ausgenommen werden sollte.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für einen Beschluss Erwägung 4 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4b) Die vorübergehende Abweichung darf nicht länger als ein Jahr gelten. Wird

vor diesem Datum im Rahmen der ICAO-Verhandlungen keine Einigung über ein globales System marktbasierter Maßnahmen für Emissionen in der Luftfahrt erzielt, die eine realistische Frist für die Umsetzung beinhaltet, sollte für alle Flüge nach und von Flughäfen außerhalb der Union wieder das europäischen Emissionshandelssystem gelten, wie dies in der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt wurde.

Änderungsantrag 7

**Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 4 c (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4c) Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament über die im Rahmen der ICAO-Versammlung im September 2013 erzielten Fortschritte ausführlich Bericht erstatten und umgehend den Ergebnissen entsprechende Maßnahmen vorschlagen.

Änderungsantrag 8

**Vorschlag für einen Beschluss
Erwägung 4 d (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4d) Wenn die Kommission nach Ablauf der in dieser Entscheidung vorgesehenen Ausnahmeregel erwägt, weitere Maßnahmen in diesem Zusammenhang zu ergreifen, sollte sie die möglichen Auswirkungen auf den innereuropäischen Luftverkehr berücksichtigen und geeignete Vorkehrungen treffen, um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.

Begründung

Die Ausnahmeregel gilt für Flüge außerhalb Europas, Flüge zwischen Flughäfen innerhalb der Staaten des EWR unterliegen hingegen weiterhin der EU-ETS-Richtlinie. Diese Situation könnte zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen europäischen Fluggesellschaften führen, die hauptsächlich innerhalb Europas operieren und die folglich einen hohen Anteil an Flügen haben, die unter das EU-ETS fallen, und Fluggesellschaften aus Drittstaaten, die hauptsächlich in Drittstaaten operieren. Die Europäische Kommission muss diese Situation eingehend prüfen und geeignete Maßnahmen treffen, mit denen mögliche Wettbewerbsverzerrungen unterbunden werden, bevor sie weitere Maßnahmen vorschlägt.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für einen Beschluss

Erwägung 4 e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4e) Bei Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten sollte grundsätzlich berücksichtigt werden, dass der Luftverkehr dem europäischen Emissionshandelssystem unterliegt.

Begründung

Die Kommission verhandelt zurzeit über Luftverkehrsabkommen mit mehreren Nachbarstaaten und wichtigen Handelspartnern. Bei diesen Abkommen müssen sämtliche europäischen Politikziele berücksichtigt werden. Die Kommission sollte sich daher nach dem Beispiel des Luftverkehrsabkommens EU-Kanada richten und Drittstaaten anregen, Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima zu treffen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für einen Beschluss

Erwägung 4 f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4f) Um auf internationaler Ebene Vertrauen in das EU-System zu schaffen, sollten die Mitgliedstaaten Einnahmen, die sich aus der Anwendung des europäischen Emissionshandelssystems auf den Luftverkehr ergeben, für die Eindämmung der Umweltauswirkungen dieser Emissionen verwenden und die

ETS-Einnahmen zweckgebunden für die internationale Finanzierung des Klimaschutzes bereitstellen, mit denen unter anderem Klimaschutzbemühungen in Entwicklungsländern gemäß Artikel 3d Absatz 4 der Richtlinie 2003/87/EG gefördert werden.

Begründung

Zur Förderung einer globalen marktbasierteren Maßnahme für den Luftverkehr sollte die EU darauf hinwirken, dass Einnahmen aus dem Luftverkehr der internationalen Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen gemäß dem UNFCCC zugutekommen. Das EU-ETS sollte solange für den Luftverkehr gelten, bis ein wirksames globales System in Kraft ist, mit dem die Auswirkungen der Branche auf das Klima deutlich verringert werden können. Um die gemeinsamen Ziele zu erreichen, sollte der Druck daher aufrechterhalten werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für einen Beschluss Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Abweichend von Artikel 16 der Richtlinie 2003/87/EG verhängen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Verpflichtungen gemäß Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG, die sich vor dem 1. Januar 2014 ergeben, keine Sanktionen gegen Luftfahrzeugbetreiber für Luftverkehrstätigkeiten nach oder von Flughäfen in Ländern außerhalb der Europäischen Union, die keine ***EFTA-Mitgliedstaaten***, überseeischen Gebiete oder Schutzgebiete von EWR-Mitgliedstaaten und keine Länder sind, die mit der EU einen Beitrittsvertrag unterzeichnet haben, wenn an diese keine kostenlosen Zertifikate für solche Tätigkeiten im Jahr 2012 vergeben wurden oder wenn solche Zertifikate an sie vergeben wurden und sie die entsprechende Anzahl Zertifikate den Mitgliedstaaten zur Annullierung zurückgegeben haben.

Geänderter Text

Abweichend von Artikel 16 der Richtlinie 2003/87/EG verhängen die Mitgliedstaaten in Bezug auf Verpflichtungen gemäß Artikel 12 Absatz 2a und Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG, die sich vor dem 1. Januar 2014 ergeben, keine Sanktionen gegen Luftfahrzeugbetreiber für Luftverkehrstätigkeiten nach oder von Flughäfen in Ländern außerhalb der Europäischen Union, die keine ***EWR-Mitgliedstaaten***, überseeischen Gebiete oder Schutzgebiete von EWR-Mitgliedstaaten und keine Länder sind, die mit der EU einen Beitrittsvertrag unterzeichnet haben, wenn an diese keine kostenlosen Zertifikate für solche Tätigkeiten im Jahr 2012 vergeben wurden oder wenn solche Zertifikate an sie vergeben wurden und sie die entsprechende Anzahl Zertifikate den Mitgliedstaaten zur Annullierung zurückgegeben haben.

Begründung

Nicht alle EFTA-Staaten haben zugestimmt, die Richtlinie 2003/87/EG in ihre nationalen Rechtsvorschriften zu übernehmen, sondern nur die EFTA-Staaten, die gleichzeitig Mitglied des EWR sind (z. B. Island, Liechtenstein und Norwegen, nicht aber die Schweiz). Daher sollte sich der Text auf die EWR-Staaten beziehen, und nicht auf die EFTA-Staaten.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für einen Beschluss Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Gemäß Artikel 2 annullierte Zertifikate werden nicht für die Berechnung des Anspruchs auf Verwendung internationaler Gutschriften im Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG berücksichtigt.

Geänderter Text

Gemäß Artikel 2 annullierte Zertifikate werden nicht für die Berechnung des Anspruchs auf Verwendung internationaler Gutschriften im Rahmen der Richtlinie 2003/87/EG berücksichtigt. ***Die internationalen Gutschriften, die gemäß der Richtlinie 2008/101/EG vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses erworben wurden, können im Jahr 2013 verwendet werden, wenn sie 15 % der annullierten oder zurückgegebenen Zertifikate nicht übersteigen.***

Begründung

Es muss Rechtssicherheit gewährleistet sein, und redliche Unternehmen, die sich das ganze Jahr 2012 über darauf eingestellt haben, die Luftverkehrsrichtlinie anzuwenden, dürfen nicht bestraft werden. Mit dieser Bestimmung kann außerdem eine Gleichbehandlung der Betreiber sichergestellt werden, unabhängig davon, ob sie in den Genuss der Ausnahmeregelung kommen oder nicht.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für einen Beschluss Artikel 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 3a

Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten regelmäßig über die bei

den ICAO-Verhandlungen erzielten Fortschritte und legt dem Europäischen Parlament regelmäßig einen Bericht über die Ergebnisse der ICAO-Versammlung vor. Erzielt die ICAO-Versammlung im September 2013 im Hinblick auf einen globalen marktbasierten Mechanismus keine nennenswerten Fortschritte, gilt das europäische ETS ab 2013 wieder für alle internationalen Flüge aus der Union bzw. in die Union. Wird jedoch ein Rahmen für globale marktbasierte Maßnahmen festgelegt, kann die Kommission weitere Maßnahmen vorschlagen.

Begründung

Es muss ganz klar benannt werden, welche Auswirkungen nennenswerte Fortschritte hätten. Die Kommission sollte das Europäische Parlament so umfassend wie möglich über die ICAO-Verhandlungen informieren, damit das Parlament eine Bewertung vornehmen kann, bevor die Kommission die Ausnahmeregelung verlängern oder andere diesbezügliche Maßnahmen treffen kann.

VERFAHREN

Titel	Vorübergehende Abweichung von der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 10.12.2012
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 10.12.2012
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Mathieu Grosch 19.12.2012
Prüfung im Ausschuss	22.1.2013
Datum der Annahme	19.2.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 35 –: 1 0: 6
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke