



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Transport- og Turismeudvalget

2012/0191(COD)

28.3.2013

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 510/2011 for at fastlægge betingelserne for at nå 2020-målet om at reducere nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner

(COM(2012)0394 – C7-0184 – 2012/0191(COD))

Ordfører for udtalelse: Eider Gardiazábal Rubial

PA_Legam

KORT BEGRUNDELSE

Personbiler og lette erhvervskøretøjer udgør over halvdelen af de samlede drivhusgasemissioner fra transportsektoren i Europa. Selv om drivhusgasemissioner fra andre sektorer generelt er faldende, er emissioner fra transportsektoren steget med 23 % siden 1990.

2020-målet for lette erhvervskøretøjer på 147 g CO₂/km betyder, at det årlige brændstofforbrug skal reduceres med 17 % i forhold til 2017-målet på 175 g. Dette tiltag forventes at stimulere forskning og innovation inden for automobilsektoren og fremme vækst og jobskabelse samt EU-industriens internationale konkurrenceevne, samtidig med at Unionens afhængighed af olieimport mindskes.

Ifølge den tekniske analyse, der er gennemført i forbindelse med konsekvensanalysen, findes teknologierne til at nå målet på 147 g CO₂/km, og de krævede reduktioner kan nås til en lavere pris end anslået i den foregående analyse, der er foretaget før vedtagelsen af forordning (EU) nr. 510/2011. Herudover er afstanden mellem de nuværende gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer og målet også blevet mindre.

I kraft af den brede støtte til dette lovgivningsforslags mål foreslår ordføreren et begrænset antal ændringer, der har til formål at styrke dets målsætninger:

i) Mål efter 2020

En af svaghederne i Kommissionens forslag er manglende visioner efter 2020. Selv om det måske ikke er muligt at forudsige den nøjagtige retning, som den teknologiske udvikling vil følge indtil 2025, vil fastsættelse af et mål for 2025 (a) medføre planlægnings- og investeringssikkerhed for bilindustrien, (b) Stimulere markedet for køretøjer med ultralave emissioner, (c) fastholde EU's globale førerposition inden for fremstilling af renere og mere brændstofeffektive køretøjer Og (d) sende et klart politisk signal om behovet for fortsatte emissionsreduktioner. Europa-Parlamentet har mulighed for at styre debatten om perioden efter 2020.

Ordføreren foreslår et 2025-mål, der ligger mellem 100 g CO₂/km og 115 g CO₂/km. Kommissionen bør fremsætte forslag om et præcist mål i det lovgivningsforslag, der vil blive fremlagt inden udgangen af 2014, på grundlag af den forventede udbredelse på markedet af lavemissionsteknologier. Det skal bemærkes, at der i USA allerede er fastsat et mål for 2025.

ii) Forskelle mellem typegodkendelse og faktiske CO₂-emissioner (testcyklus)

Et vigtigt interesseområde er den voksende kløft mellem typegodkendelsen og de faktiske emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer. Fra en gennemgang af dokumentation samt oplysninger fra typegodkendende myndigheder og prøvningslaboratorier står det klart, at fleksibiliteten i stigende grad bruges til at reducere CO₂-emissioner pr. kilometer fra nye køretøjer. For personbiler vurderes det, at brugen af fleksibilitet i det seneste årti har medført en reduktion af registrerede typegodkendte CO₂-emissioner på ca. 7 % (båndbredde 3,5-

10,5 %), hvilket udgør mindst 1/3 af de beregnede reduktioner, der er opnået mellem 2002 og 2010 (12,5 g/km ud af en reduktion på 35,5 g/km) ¹.

De mulige konsekvenser af øget brug af fleksibilitet er ikke kun relevant ud fra et lovgivningsmæssigt synspunkt. Reduktioner i typegodkendelsesprøvning, der ikke skyldes teknologiske køretøjsforbedringer, medfører ikke en reduktion af brændstofforbruget i den faktiske kørselsadfærd. Det betyder, at køretøjerne ikke giver slutbrugerne de lovede brændstofbesparelser, hvilket medfører fejlinformation til forbrugerne. Forbrugernes skuffelse over det faktiske brændstofforbrug kan i sidste ende medføre en reduceret opbakning til den europæiske politik til nedbringelse af CO₂-emissionerne. Forskelle på, i hvor høj grad de forskellige fabrikanter bruger fleksibilitet, kan desuden skabe ulige konkurrence.

Ordføreren understreger behovet for at ændre forordning (EF) nr. 715/2007², så det sikres, at prøvningsprocedurerne på passende vis afspejler de emissioner, der genereres ved reel vejkørsel. Der foreslås en række ændringer for at løse dette problem.

ÆNDRINGSFORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 2

Kommissionens forslag

(2) Det er hensigtsmæssigt at præcisere, at med henblik på at kontrollere opfyldelsen af målet for 147 g CO₂/km bør CO₂-emissioner fortsat måles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler

Ændringsforslag

(2) Det er hensigtsmæssigt at præcisere, at med henblik på at kontrollere opfyldelsen af målet for 147 g CO₂/km bør CO₂-emissioner fortsat måles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler

¹ Se undersøgelser foretaget for Kommissionen:

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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og gennemførelsesforanstaltninger hertil samt ved hjælp af innovative teknologier.

og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og gennemførelsesforanstaltninger hertil samt ved hjælp af innovative teknologier.
Undersøgelser foretaget af Kommissionen har imidlertid vist, at de prøvningsprocedurer, der bruges til måling af CO2-emissioner i henhold til forordningen, ikke har forhindret fabrikkerne i at udnytte fleksibiliteten i stigende grad, hvilket har medført påståede reduktioner af CO2-emissioner, der ikke skyldes teknologiske forbedringer og ikke kan opnås under reelle kørselsbetingelser. Derfor bør forordning (EF) nr. 715/2007 ændres hurtigst muligt og senest inden udgangen af 2014, således at det sikres, at prøvningsprocedurerne giver et klart billede af de CO2-emissioner, der genereres ved reel vejkørsel.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 2 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) Det skal erkendes, at der i de fleste af EU's industrisektorer er gjort en stor indsats for at reducere CO2-emissionerne og øge effektiviteten, men det er nødvendigt, at producenter af lette erhvervskøretøjer også bliver mere effektive med henblik på at opfylde EU's ambitiøse klimamål.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 2 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2b) Det er muligt at gennemføre mere ambitiøse CO₂-reduktionsmål, men producenterne har brug for juridisk vejledning for at kunne investere i miljøvenlige og brændstofbesparende teknologier, uden at det forringer deres konkurrenceevne.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 4

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4) I erkendelse af de uforholdsmæssige konsekvenser for de mindste producenter, hvis de skal opfylde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af nytten af køretøjet, og en stor administrativ byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren og kun marginale fordele i form af lavere CO₂-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanter, bør producenter, som står for mindre end **500** nye lette erhvervskøretøjer årligt, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser.

(4) I erkendelse af de uforholdsmæssige konsekvenser for de mindste producenter, hvis de skal opfylde de specifikke emissionsmål, der fastlægges på grundlag af nytten af køretøjet, og en stor administrativ byrde i forbindelse med undtagelsesproceduren og kun marginale fordele i form af lavere CO₂-emissioner fra de køretøjer, som sælges af disse fabrikanter, bør producenter, som står for mindre end **1000** nye lette erhvervskøretøjer årligt, undtages fra anvendelsesområdet for de specifikke emissionsmål og fra afgifterne for emissionsoverskridelser.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 4 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(4a) Stigende brændstofudgifter er ved at blive et stort problem for virksomhederne i EU, og EU importerer størstedelen af den olie, der anvendes i transportsektoren. En mindskelse af brændstofforbruget og dermed også af olieafhængigheden vil gavne både virksomhederne og EU.

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(6a) For at fremskynde udbredelsen på markedet af køretøjer med ultralave emissioner er det nødvendigt at udvikle en passende infrastruktur til levering af alternative brændstoffer og strøm til køretøjer i hele Unionen, herunder et tæt net af opladningspunkter på alle egnede steder, såsom bopæle, arbejdspladser, butiksområder og hovedveje.

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 9

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(9) Kommissionen *har vurderet* de disponible data om *fodaftryk* og deres anvendelse som nytteparameteren i formlerne i bilag I. *De foreliggende data*

(9) Kommissionen *bør yderligere vurdere* de disponible data *om andre nytteparametre end masse* og deres anvendelse som nytteparameteren i

og deres potentielle anvendelse er vurderet som led i konsekvensanalysen, og det konkluderes på grundlag af denne vurdering, at masse bør anvendes som nytteparameter i formlen for 2020.

formlerne i bilag I.

Begrundelse

Anvendelsen af andre nytteparametre end masse vil modvirke tendensen til, at køretøjer bliver stadig tungere, og fremme fabrikationen af lettere konstruktioner, som der i øjeblikket ikke findes incitament for

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 10

Kommissionens forslag

(10) Ifølge forordningen skal Kommissionen foretage en konsekvensanalyse for at revidere prøvningsprocedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønstre. Dette arbejde er under udførelse via udvikling af en verdensomspændende prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer (World Light Duty Test) inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, **men arbejdet er endnu ikke afsluttet**. På denne baggrund fastsætter bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009 emissionsgrænser for 2020 målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008. Når prøvningsprocedurerne ændres, vil de grænser, der er fastsat i bilag I skulle tilpasses for at sikre lige strenge krav for fabrikanter og køretøjsklasser.

Ændringsforslag

(10) Ifølge forordningen skal Kommissionen foretage en konsekvensanalyse for at revidere prøvningsprocedurerne, så de på passende vis afspejler bilernes faktiske CO₂-emissionsmønstre. Dette arbejde er under udførelse via udvikling af en verdensomspændende prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer (World Light Duty Test (**WLTP**)) inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, **der snarest muligt efter, at den er færdigudviklet, skal integreres i EU-lovgivningen**. Kommissionen bør overveje, om der er behov for at supplere WLTP med yderligere bestemmelser, når proceduren integreres i EU-lovgivningen, for at sikre, at prøvningsprocedurerne på passende vis afspejler de emissioner, der genereres ved reel vejkørsel. På denne baggrund fastsætter bilag I til forordning (EF) nr. 443/2009 emissionsgrænser for 2020 målt i henhold til forordning (EF) nr. 715/2007 og bilag XII til forordning (EF) nr. 692/2008. Når prøvningsprocedurerne ændres, vil de grænser, der er fastsat i bilag

I skulle tilpasses for at sikre lige strenge krav for fabrikanter og køretøjsklasser.

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning – ændringsretsakt Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Drivhusgasemissioner i forbindelse med energiforsyning og fremstilling og bortskaffelse af køretøjer tegner sig for en væsentlig del af det nuværende samlede CO₂-fodaftryk fra vejtransport, og de vil med stor sandsynlighed stige væsentligt i betydning i fremtiden. Der bør derfor træffes politiske foranstaltninger, der får fabrikanterne til at vælge optimale løsninger, hvor der tages højde for især drivhusgasemissioner, der stammer fra produktion af energi til køretøjer, og så det sikres, at disse emissioner ikke udhuler de fordele ved en forbedret samlet driftsenergi for køretøjer, som denne forordning tager sigte på. Derfor bør Kommissionen ved den kommende revision af denne forordning for perioden efter 2020 overveje en lovgivningsmæssig tilgang, hvor der tages højde for drivhusgasemissioner, der stammer fra energiforsyning af køretøjer og køretøjers livscyklus.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning – ændringsretsakt Artikel 1 – nr. 1 a (nyt) Forordning (EF) nr. 510/2011 Artikel 1 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(1a) I artikel 1 indsættes følgende som

stk. 2a:

"Fra og med 2025 fastsættes der i denne forordning et mål, der ligger inden for det indikative interval på mellem 100 g CO₂/km og 115 g CO₂/km for de gennemsnitlige emissioner fra nye lette erhvervskøretøjer, jf. artikel 13, stk. 1."

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 2

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 2 – stk. 4

Kommissionens forslag

Artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mindre end **500** nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i EU i det foregående kalenderår. "

Ændringsforslag

Artikel 4, artikel 8, stk. 4, litra b) og c), artikel 9 og artikel 10, stk. 1, litra a) og c), finder ikke anvendelse på en fabrikant, som med alle sine forbundne virksomheder er ansvarlig for mindre end **1000** nye lette erhvervskøretøjer, der er registreret i EU i det foregående kalenderår. "

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 2 a (nyt)

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2a) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Superkreditter

Ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner indgår hvert nyt let erhvervskøretøj med specifikke CO₂-emissioner på mindre end 50 g CO₂/km som:

- 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2014
- 3,5 lette erhvervskøretøjer i 2015
- 2,5 lette erhvervskøretøjer i 2016
- 1,5 lette erhvervskøretøjer i 2017
- 1 let erhvervskøretøj fra 2018."

Begrundelse

Med henblik på at nedbringe køretøjernes driftsomkostninger og opfylde miljømålene i dette forslag bør superkreditter være et effektivt incitament til at udvikle andre slags rene køretøjer (el, hybrid osv.). Hvis det foreslåede loft fjernes, vil det tilskynde fabrikanten til at markedsføre et maksimalt antal rene køretøjer, og der tages dermed fat på spørgsmålet om brændstofpriser for virksomheder.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 2 b (nyt)

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 8 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2b) I artikel 8 indsættes følgende som stykke 4a:

"4a) Når en medlemsstat i forbindelse med kontrol af produktionens overensstemmelse, jf. artikel 12, stk. 3, i direktiv 2007/46/EF, konstaterer, at CO₂-emissionerne fra et seriekøretøj afviger væsentligt fra den godkendte type, indberettes denne afvigelse til Kommissionen sammen med de detaljerede oplysninger, der er angivet i bilag II til denne forordning.

De specifikke CO₂-emissioner for den type køretøj, for hvilken der er konstateret en afvigelse, reguleres tilsvarende i beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner i det efterfølgende kalenderår."

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 2 c (nyt)

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 8 – stk. 4 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(2c) I artikel 8 indsættes følgende som stk. 4b:

"4b) Kommissionen overvåger de faktiske indberettede CO2-emissionsværdier for hver type køretøj og hver fabrikant på baggrund af de bedste foreliggende informationskilder og offentliggør i sine årlige overvågningsrapporter, hvordan disse ser ud i forhold til værdierne fra typegodkendelsen.

Begrundelse

En række kilder indeholder oplysninger om det faktiske brændstofforbrug. Det drejer sig bl.a. om: data, der indsamles og indberettes af privatpersoner om deres eget brændstofforbrug; overvågning af leasede køretøjers brændstofforbrug; afprøvninger, der udføres af forbruger-/motorejerorganisationer. Oplysninger fra disse og andre kilder kan lægges sammen og give et billede af, hvordan forskellen mellem det faktiske og det typegodkendte brændstofforbrug ændrer sig, og gøre det muligt at sammenligne tallene for køretøjer fra forskellige fabrikanter.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 4 – litra a

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

"Senest den 31. december 2014 reviderer Kommissionen de specifikke emissionsmål, betingelser og andre aspekter i forbindelse med denne forordning for at fastlægge mål for CO2-emissionerne fra nye lette

Senest den 31. december 2015 reviderer Kommissionen efter den verdensomspændende prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer (WLTP) de specifikke emissionsmål, betingelser og andre

erhvervskøretøjer for perioden efter 2020."

aspekter i forbindelse med denne forordning for at fastlægge mål for CO₂-emissionerne fra nye personbiler for perioden efter 2020, med henblik på at nå et mål, *der ligger inden for det indikative interval* på mellem 100 g CO₂/km og 115 g CO₂/km inden udgangen af 2025, medmindre et lavere mål er behørigt begrundet på baggrund af brugen af lavemissionsteknologier og udbredelsen heraf på markedet.

På grundlag af denne revision, som skal omfatte en samlet analyse af konsekvenserne for bilindustrien og de heraf afhængige erhvervsgrøner, fremsætter Kommissionen om nødvendigt et forslag til ændring af denne forordning på en måde, der er så omkostningseffektiv og ud fra et konkurrencesynspunkt så upartisk som muligt, og som sikrer opfyldelsen af Unionens langsigtede mål om bekæmpelse af klimaændringer.

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 4 – litra b a (nyt)

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 13 – stk. 6 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I artikel 13, stk. 6, indsættes følgende som afsnit 1a:

"For at sikre, at de faktiske emissioner afspejles på passende vis, og at de målte CO₂-værdier er umiddelbart sammenlignelige, sørger Kommissionen for, jf. artikel 14, stk. 3, i forordning (EF) nr. 715/2007, at de elementer i prøvningsproceduren, der har væsentlig indflydelse på de målte CO₂-emissioner, er klart defineret, så det forhindres, at fabrikkerne udnytter testcyklussens

fleksibilitet."

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 4 – litra b b (nyt)

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 13 – stk. 6 – afsnit 1 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I artikel 13, stk. 3, indsættes følgende som stk. 1b:

"I forbindelse med kontrollen af, om CO2-emissionerne fra seriekøretøjer overholder værdierne for den godkendte type, sikres det, at der indhentes værdier for aerodynamik og rullemodstand for det køretøj, for hvilket der udføres kontrol af produktionens overensstemmelse."

Begrundelse

Det er uhyre vigtigt, at der udføres en friløbsprøvning på det køretøj, der kontrolleres for produktionens overensstemmelse, med henblik på at fastslå køretøjets aerodynamik og rullemodstand og finde frem til de værdier, der skal bruges til prøvningen på rullestand, som indgår i prøvningen af produktionens overensstemmelse. På denne måde undgås den nuværende situation, hvor rullestandens indstillinger fra det oprindelige prøvningskøretøj anvendes. Dette skyldes, at forsøgsdokumentation peger på, at det ofte ikke kan lade sig gøre at reproducere værdierne fra den oprindelige friløbsprøvning med et seriekøretøj.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning – ændringsretsakt

Artikel 1 – nr. 4 – litra b c (nyt)

Forordning (EF) nr. 510/2011

Artikel 13 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

I artikel 13 indsættes følgende som stk. 6a:

"6a) Kommissionen ser nærmere på

fordelen ved at sikre, at de typegodkendte CO2-værdier omfatter emissioner fra brug af køretøjets vigtigste energiforbrugende anordninger, og fremsætter om nødvendigt et forslag om, at dette skal træde i kraft i perioden efter 2020."

Begrundelse

De energiforbrugende anordninger er i dag ikke aktiveret under prøvningsprocedurerne, f.eks. er der slukket for klimaanlæg og lygter.

PROCEDURE

Titel	Betingelser for at nå 2020-målet om at reducere nye lette erhvervskøretøjers CO2-emissioner
Referencer	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 11.9.2012
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 11.9.2012
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
Behandling i udvalg	19.2.2013 25.3.2013
Dato for vedtagelse	26.3.2013
Resultat af den endelige afstemning	+: 36 -: 5 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	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
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils