



Документ за разглеждане в заседание

A9-0438/2023

15.12.2023

ДОКЛАД

относно електрическата авиация – решение за полети на къси и средни
разстояния
(2023/2060(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Ерик Бериквист

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	17
ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА ПО СТАНОВИЩЕ	20
ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	21
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ	22

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно електрическата авиация – решение за полети на къси и средни разстояния
(2023/2060(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по-специално член 90 от него,
- като взе предвид Договора за Европейския съюз (ДЕС) и по-специално член 3, параграф 3 от него,
- като взе предвид предложението на Комисията от 16 март 2023 г. за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка от мерки за укрепване на европейската екосистема за производство на продукти в областта на технологиите за нулеви нетни емисии (Законодателен акт за промишленост с нулеви нетни емисии) (COM(2023)0161),
- като взе предвид предложението на Комисията от 14 юли 2021 г. за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, (COM(2021) 0559).
- като взе предвид предложението на Комисията от 14 декември 2021 г. за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на Регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) 1315/2013 (COM(2021)0812), и по-специално раздел 5 от него относно инфраструктурата на въздушния транспорт,
- като взе предвид предложението на Комисията от 7 юни 2018 г. за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Рамковата програма за научни изследвания и иновации „Хоризонт Европа“ и за определяне на нейните правила за участие и разпространение на резултатите (COM(2018)0435),
- като взе предвид предложението на Комисията от 11 юни 2013 г. за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе (COM(2013)0410),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 29 ноември 2022 г., озаглавено „Стратегия 2.0 за безпилотни летателни апарати за интелигентна и устойчива екосистема на безпилотните въздухоплавателни средства в Европа“ (COM(2022)0652),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския

транспорт за бъдещето“ (COM(2020)0789),

- като взе предвид Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 („Европейски закон за климата“)¹, с който целите на Европейския зелен пакт се превръща в закон,
- като взе предвид Регламент (ЕС) № 598/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за определяне на правила и процедури за въвеждането на свързани с шума експлоатационни ограничения на летищата в Съюза в рамките на балансирания подход и за отмяна на Директива 2002/30/ЕО²,
- като взе предвид Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета³ и по-специално създаването на Фонда за иновации,
- като взе предвид Европейския зелен пакт, който има за цел да насочи ЕС по пътя към „зелен“ преход, като крайната цел е постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г.,
- като взе предвид приемането на пакета „Подготвени за цел 55“ и включените в него предложения, по-специално предложението за увеличаване на производството и навлизането на устойчиви авиационни горива (УАГ), известно също като инициативата ReFuelEU – сектор „Авиация“, и предложението за преразглеждане на схемите на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) по отношение на емисиите на CO₂ от въздухоплаването,
- като взе предвид своята резолюция от 9 май 2023 г. относно Новата рамка на ЕС за градска мобилност⁴,
- като взе предвид своята резолюция от 11 ноември 2015 г. относно въздухоплаването⁵,
- като взе предвид своята резолюция от 10 май 2012 г. относно бъдещето на регионалните летища и въздухоплавателните услуги в ЕС⁶, както и своята резолюция от 16 февруари 2017 г. относно „Стратегия за въздухоплаването в Европа“⁷,
- като взе предвид специалните условия за сертифициране SC E-19 на Агенцията за

¹ ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1.

² ОВ L 173, 12.6.2014 г., стр. 65.

³ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

⁴ Приети текстове, P9_TA(2023)0130.

⁵ ОВ С 366, 27.10.2017 г., стр. 2.

⁶ ОВ С 261 Е, 10.9.2013 г., стр. 1.

⁷ ОВ С 252, 18.7.2018 г., стр. 284.

авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) за системи с електрическо/хибридно задвижване,

- като взе предвид член 54 от своя Правилник на дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (А9-0438/2023),
- А. като има предвид, че до 2019 г. емисиите от международното въздухоплаване са се увеличили със 146% в сравнение с 1990 г.⁸; като има предвид, че се очаква този дял да нарасне с увеличаването на търсенето на въздушен транспорт;
- Б. като има предвид, че 50 – 55% от емисиите биха могли да бъдат намалени чрез преминаване към УАГ, 30 – 35% чрез внедряване на нови технологии, 5 – 10% чрез оптимизиране на експлоатацията и инфраструктурата на въздухоплавателните средства и 5% чрез избор на нови основани на пазара мерки⁹;
- В. като има предвид, че за да се постигне необходимото намаляване на емисиите до 2050 г., 75% от световния граждански флот ще трябва да бъде заменен, считано от 2035 г. нататък;
- Г. като има предвид, че аргументите за истински чисто въздухоплаване изискват по-задълбочено сътрудничество между научноизследователската общност, производителите, въздухоплавателните дружества, правителствата и други заинтересовани страни; като има предвид, че част от авиационния сектор вече е активна в разработването на модерни концепции за въздухоплавателни средства¹⁰, като електрически въздухоплавателни средства за вертикално излитане и кацане (eVTOL);
- Д. като има предвид, че съвместното предприятие „Чисто въздухоплаване“ (CAJU) е водещата програма на ЕС за научни изследвания и иновации за преобразяване на въздухоплаването по пътя към устойчиво бъдеще; като има предвид, че CAJU и ЕААБ си сътрудничат за адаптирането на стандартен режим за сертифициране за ново поколение въздухоплавателни средства;
- Е. като има предвид, че малки електрически изпитателни самолети с до девет места вече летят в различни региони на ЕС; като има предвид, че за края на 2020-те години са планирани електрически самолети с до 30 места, а за следващото десетилетие¹¹ са планирани регионални самолети; като има предвид, че първият парк от електрически въздухоплавателни средства, сертифицирани от ЕААБ¹², вече участва в безопасни и екологосъобразни дейности за обучение на пилоти; като има предвид, че няколко модела eVTOL вече са кандидатствали за типово

⁸ Европейски парламент, [Емисии от самолети и кораби: факти и цифри \(инфографика\)](#), актуализирани на 15 юни 2023 г.

⁹ [Waypoint 2050](#), Aviation: Benefits Beyond Borders (Въздухоплаване: ползи отвъд границите), фигура 2.

¹⁰ ATR, Avinor, Deutsche Aircraft (в сътрудничество с Private Wings), Heart Aerospace (в сътрудничество с [Finnair](#) и [Icelandair](#)), Pipistrel, [SAS \(в сътрудничество с Airbus\)](#), Tecnam, и др.

¹¹ Информационен фиш, [Net zero 2050: new aircraft technology](#) (Нулеви нетни емисии до 2050 г.: нова технология за въздухоплавателни средства), IATA, юни 2023 г.

¹² [Pipistrel Velis Electro](#).

сертифициране от ЕААБ;

- Ж. като има предвид, че ЕААБ е предложила правила за безопасна експлоатация на въздухоплатателни средства VTOL, които включват въздушни таксите, както и изчерпателен набор от оперативни изисквания за пилотирани електрически въздушни таксите, като се обхващат областите на експлоатация, лицензиране на летателния екипаж и правила относно управлението на въздуха и въздушното движение;
- З. като има предвид, че електрическото и хибридно електрическото въздухоплаване биха могли да засилят градската и регионалната въздушна мобилност и свързаност, като предлагат широк набор от иновативни решения в областта на обществения транспорт; като има предвид, че междувременно се появяват и планове за мащабно въвеждане на самолети, задвижвани с водород, до 2035 г.;
- И. като има предвид, че електрическото и хибридно електрическо въздухоплаване ще подобрят конкурентното време за пътуване на по-кратки разстояния чрез по-бърз трансфер; като има предвид, че електрическите въздухоплатателни средства ще превозват по-малко на брой пътници в малки самолети, което означава по-малко време за качване на борда и наземно обслужване;
- Й. като има предвид, че ЕС е свидетел на бързо развитие на технологиите за акумулаторни батерии както по отношение на обема на производството, така и по отношение на разходите за развойна дейност;
- К. като има предвид, че успехът на изключително сложни проекти за научноизследователска и развойна дейност в областта на чистото въздухоплаване зависи пряко от финансовата и политическата подкрепа, включително тази на институциите на ЕС и на държавите членки; като има предвид, че са създадени множество алианси за чисто въздухоплаване, като Алианса за авиация с нулеви емисии (AZEA), които понастоящем работят по инвестиционни проекти, но се нуждаят от ефективна подкрепа от страна на ЕС; като има предвид, че общественият стимул за тези проекти е ключов за привличането на частни инвестиции;
- Л. като има предвид, че през следващите години ще са необходими инвестиции от държавите членки в електрозахранването на стационарните въздухоплатателни средства, за да се постигнат целите, определени в Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива¹³, което би могло да се превърне във важна стъпка към бъдещото разгръщане на инфраструктура за зареждане на електрически въздухоплатателните средства;
- М. като има предвид, че изчисляването на въглеродния отпечатък на задвижваното с електроенергия или водород въздухоплаване трябва да се основава на целия му жизнен цикъл, включително източника на производство на енергия и производството на акумулаторни батерии;

¹³ ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1.

- Н. като има предвид, че въпреки че на сектора на въздухоплаването ясно беше напоменена неговата уязвимост по отношение на пандемии, геополитика и икономически сътресения, той доказва ключовата си роля за поддържане на непрекъснатост на веригата на доставки, особено за стоки от първа необходимост;
- О. като има предвид, че екологичните и цифровите умения в техническото образование и в техническия експертен опит, като технологии в областта на въздухоплаването и инженерството, науката, както и математиката, са от жизненоважно значение за устойчивото развитие на въздухоплаването и създават привлекателни работни места за младите хора;
- П. като има предвид, че безопасността трябва да остане приоритет номер едно във въздухоплаването;

Ползи от електрификацията на въздухоплавателните средства

1. отбелязва значението на регионалните летища в Съюза за полетите на къси и средни разстояния в електрически режим на задвижване; подчертава потенциала на регионалните летища като мултимодални иновационни центрове и като малки и средни предприятия (МСП) по цялата верига на доставки, които са от полза за научните изследвания и конкуренцията не само в сектора на въздухоплаването, но и в други транспортни сектори като автомобилния, морския и железопътния транспорт; поради това призовава Комисията да потвърди финансовата си подкрепа за регионалните летища, особено за тези, които извършват дейност в областта на електрическото въздухоплаване;
2. изразява убеждението си, че по-чистите, по-бързи и по-удобни варианти за въздушен транспорт биха увеличили свързаността и достъпността в по-малките, по-изолирани и слабо населени райони, включително островните и най-отдалечените региони, и по-специално по отношение на достъпа до обществени услуги, създаването на възможности за работни места и по-устойчив туризъм;
3. отбелязва, че свързването на най-отдалечените региони с континенталната част на Европа чрез електрическо въздухоплаване ще бъде трудно поради тяхната отдалеченост и ограничения капацитет на акумулаторните батерии на въздухоплавателните средства; подчертава обаче потенциала на електрическото въздухоплаване за осигуряване на свързаност между най-отдалечените региони, което би допринесло за тяхното развитие и би спомогнало за частично смекчаване на отрицателните последици за тяхната икономика, произтичащи от трудната им топография; подчертава необходимостта от финансова, съществена и техническа подкрепа за периферните региони, за да се гарантира, че инфраструктурата, необходима за бързо и надеждно зареждане на акумулаторни батерии, обслужването на въздухоплавателни средства eVTOL и обучението на висококвалифицирани техници и оператори се развиват с подходящ темп;
4. подчертава, че когато са изправени пред географски бариери, спестеното време за използване на електрически полети като ново средство за обществен транспорт, което не разчита на съществуващите пътища или железопътни линии, може да бъде значително; посочва опита на скандинавските държави, които съчетават географските дадености, характеризиращи се с фиорди, езера и планини, ниска

гъстота на населението и силен акцент върху устойчивата енергия¹⁴, както и на най-отдалечените региони, характеризиращи се със своя островен характер, отдалеченост, малка площ и трудна топография и климат; призовава Комисията да проучи този потенциал в тясно сътрудничество със съответните региони и държави членки;

5. счита, че електрификацията на регионалното въздухоплаване би могла да направи изоставените преди това маршрути икономически жизнеспособни, като подобрява свързаността, стимулира регионалното развитие и привлича нови регионални инвестиции; подчертава надеждните перспективи за хибридизация с оглед на регионалните авиационни ограничения, свързани с автономността и броя на пътниците;
6. отново подчертава визията на Комисията, че както се посочва в стратегия 2.0 на Комисията за безпилотни летателни апарати, eVTOL трябва да се превърнат в основна част от пътническият транспорт до 2030 г., като се интегрират в съществуващите системи за транспорт и допринасят за декарбонизацията на ЕС, като същевременно се свеждат до минимум всякакви неблагоприятни въздействия върху околната среда¹⁵; подчертава факта, че въпреки бързото технологично развитие при eVTOL, те понастоящем все още са ограничени до шест места, докато електрическите въздухоплавателни средства с неподвижно крило вече могат да превозват повече пътници както по съществуващи, така и по нови градски въздушни маршрути; отправя искане към Комисията да направи разграничение между двете възможности, тъй като те използват различни технологии и обслужват различни пазари; изразява убеждение, че както eVTOL, така и електрическите въздухоплавателни средства с неподвижно крило трябва да се разглеждат като допълнителни форми на новата градска въздушна мобилност;
7. подчертава, че въздухоплавателните средства с електрически двигатели причиняват почти нулево оперативно замърсяване, което означава намаляване на местните емисии, които биха могли да окажат неблагоприятно въздействие върху здравето на гражданите, живеещи в близост до летищата; поради това счита, че самолетите с ниски децибели най-вече следва да се възползват от опростени процедури за получаване на разрешения, свързани с шума, или от дерогации от ограниченията за полети; подчертава, че намаляването на шума, постигнато чрез електрическо въздухоплаване с ниски децибели, може да подобри положението на някои летища и близки жилищни райони;
8. подчертава необходимостта от оползотворяване на потенциала на значително по-ниските нива на шум от електрическите и хибридно електрическите въздухоплавателни средства; настоятелно призовава секторът да използва работата на ЕААБ при определянето на първата техническа спецификация за опазване на околната среда¹⁶ за оценката на шума от определени

¹⁴ [Accessibility study for electric aviation. Part of the project Electric Aviation and the Effect on Nordic Regions](#) (Проучване на достъпността за електрическото въздухоплаване. Част от проекта Електрическо въздухоплаване и въздействие върху скандинавските региони).

¹⁵ Пак там.

¹⁶ <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-worlds-first-proposal-assessment-and-limitation>.

въздухоплавателни средства eVTOL, която има за цел да осигури високо и еднакво равнище на защита на околната среда за европейските граждани и да улесни интегрирането им в екосистемата на въздухоплаването и градската среда;

9. изразява твърдо убеждение, че електрическите и хибридно електрическите въздухоплавателни средства ще предложат значителен потенциал за намаляване на емисиите на парникови газове във въздухоплаването и нови възможности за градска мобилност; приветства работата, предприета досега от ЕААБ по отношение на въздухоплавателните средства eVTOL, предназначени за използване като въздушни таксита, относно проектирането на необходимата наземна инфраструктура за безопасни операции за градска въздушна мобилност¹⁷ и относно адаптирането на регулаторната рамка в областта на въздухоплаването, за да се улесни навлизането на пазара на въздухоплавателни средства, които използват електрическо и водородно задвижване; подчертава ключовата роля на ЕААБ за сертифицирането на тези видове въздухоплавателни средства, тъй като тя би могла да ускори тяхното развитие; подкрепя пускането на пазара на екологосъобразни въздухоплавателни средства, използващи алтернативни технологии за задвижване, за да се допълнят мерките, предприети в рамките на инициативите за устойчиво авиационно гориво; приканва Комисията да предприеме действия в бъдеще, за да гарантира, че електрическите полети обслужват кратки регионални маршрути за целите на задълженията за извършване на обществена услуга съгласно приложимите правила на ЕС;

Инвестиции за бъдещето

10. счита, че въпреки че полетите на къси и средни разстояния представляват нищожна част от емисиите, всеки електрифициран маршрут представлява намаляване на отпечатъка на въздухоплаването върху климата и околната среда и представлява полезна инвестиция; настоява, че обединяването на необходимите инвестиции трябва да започне сега;
11. счита, че целите за ниски и нулеви емисии също ще бъдат постигнати на базата на технологии за хибридно електрически средства, разработени за регионални и международни полети на къси и средни разстояния, изпълнени за целите както на търговската, така и на бизнес авиацията, и призовава за необходимите инвестиции в научноизследователска и развойна дейност за проектиране на въздухоплавателни средства и система за задвижване, акумулаторни батерии и други хибридни решения; отбелязва, че с комерсиализацията на електрическото въздухоплаване държавите членки следва да обмислят преразглеждане на своето законодателство, забраняващо полетите на къси и средни разстояния;
12. отбелязва, че съществените нужди, свързани със замяната на гражданския флот, представляват предизвикателство и изискват значителни финансови инвестиции, като същевременно са и голяма пазарна възможност, която би могла да доведе до

¹⁷ EASA (ЕААБ), Vertiports. Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation of with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category (PTS-VPT-DSN) (Вертипортове. Прототип на технически спецификации за проектиране на площадки с правила за визуални полети (VFR) за експлоатация на управлявани от човек въздухоплавателни средства със способност за вертикално излитане и кацане (VTOL), сертифицирани в усъвършенстваната категория (PTS-VPT-DSN), март 2022 г.

- създаването нови работни места и умения за целия транспортен сектор в Европа;
13. настоява, че развитието на електрическото въздухоплаване за търговска употреба изисква ефективна финансова и регулаторна подкрепа както на национално равнище, така и на равнище ЕС; подчертава много положителните резултати, постигнати с помощта на обществените поръчки, и счита, че това е ефективен инструмент за електрификация на промишлеността, без да се нарушава функционирането на пазара;
 14. приканва държавите членки да проучат пазарните стимули и ползи за производителите на електрически въздухоплавателни средства, операторите и съответните МСП, за да насърчат разработването и приемането на тази екологосъобразна технология; счита, че тези стимули и ползи за компонентите, електроенергията и кредитите за емисии в областта на електрическото въздухоплаване могат да стимулират растежа на пазара;
 15. отбелязва, че в цяла Европа се изпълняват много полети на къси и средни разстояния; призовава Комисията, в сътрудничество с Евроконтрол и ЕААБ, да определи маршрутите на полетите, които са най-подходящи за пълна електрификация и биха довели до по-значително намаляване на емисиите на CO², тъй като това ще помогне на съответните летища да започнат необходимата адаптация; подчертава, че водородът може да играе значителна роля за намаляване на емисиите; припомня, че предприятията се насочват към електрически въздухоплавателни средства за по-дребномащабни решения и към въздухоплавателни средства, задвижвани с водород, за по-едромашабни решения;
 16. счита за необходимо да се проучи възможността за промяна на съществуващите правила на ЕС за държавна помощ, за да се даде възможност за създаване на целенасочена инвестиционна рамка, която се основава на публично и частно финансиране в подкрепа на нововъзникващия сектор на eVTOL, който изисква много ресурси, с цел укрепване на стратегическата автономност на Европа в тази област, тъй като eVTOL трябва да станат стратегическа част от транспортния сектор;
 17. счита, че дружествата от ЕС, работещи в областта на електрифицирането на сектора на въздухоплаването, следва да работят в по-тясно сътрудничество с националните органи и органите на ЕС за разработване на интегрирана техническа пътна карта и съвместни научноизследователски програми; приветства работата, предприета в рамките на Алианса за въздухоплаване с нулеви емисии (AZEA); подчертава, че това сътрудничество е от съществено значение, за да може ЕС да запази водещите си позиции в промишлеността и конкурентоспособността си на международната сцена;
 18. отбелязва, че по-малките електрически въздухоплавателни средства могат да оперират от съществуващи по-къси и по-прости писти, което би могло да намали необходимостта от голяма и скъпа инфраструктура в бъдеще;
 19. подчертава, че планирането и готовността на енергийната инфраструктура е ключов фактор за определяне на навлизането на въздухоплаване, основано на електроенергия и водород, тъй като разгръщането на електрическото

въздухоплаване ще бъде възможно едва след като инфраструктурата бъде подготвена и изпитана; отбелязва, че след преминаването към системи за алтернативно задвижване съществуващите големи летища биха могли да консумират 5 – 10 пъти повече електроенергия до 2050 г., отколкото днес¹⁸, и отбелязва, че инфраструктурата за електрически въздухоплавателни средства и електрификацията на обекти като летищата все още не е достатъчно развита; посочва, че за да се отговори на очакваното търсене на енергия, първите елементи на инфраструктурата на летищата трябва да бъдат въведени до 2025 г., и призовава за осигуряване на необходимите инвестиции; в тази връзка освен това подчертава, че за да се гарантира правилно внедряване на електрически въздухоплавателни средства, Комисията и държавите членки трябва да прилагат правилно Регламента за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива (AFIR)¹⁹, с цел да се насърчи допълнително електрификацията на обекти; подчертава ползата от специални проекти за финансиране на инфраструктура в това отношение, като Механизма за свързване на Европа за транспорт и енергетика; припомня, че съгласно AFIR Комисията трябва да оцени в края на 2026 г. и на всеки 5 години след това текущото състояние и бъдещото развитие на пазара на въздухоплаването със задвижване от електричество или водород; настоятелно призовава Комисията и държавите членки да гарантират, че тази оценка се провежда, включително да се извърши проучване на осъществимостта за разгръщането на съответната инфраструктура за зареждане на въздухоплавателни средства, последвано от план за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, по-специално за точки за зареждане с електроенергия и презареждане с водород; насърчава секторите на световно равнище да постигнат съгласие относно глобалните стандарти за наземни станции за зареждане на стационарни въздухоплавателни средства възможно най-скоро;

Технологични предизвикателства и решения

20. като се има предвид, че технологичните тенденции в различните транспортни сектори се развиват в една и съща посока, приветства съществуващите междуетраслови партньорства²⁰ за научноизследователска и развойна дейност между въздушния и автомобилния сектор (относно развитието на следващото поколение акумулаторни батерии и горивни елементи), въздушния и морския транспорт (относно използването на алтернативни горива) и въздушния и железопътния транспорт (относно електроразпределителните системи);
21. посочва, че въпреки че електрическите и хибридно електрическите въздухоплавателни средства имат огромен потенциал за по-устойчиво бъдеще на въздухоплаването, настоящото поколение на акумулаторните им батерии

¹⁸ [Target True Zero: Delivering the Infrastructure for Battery and Hydrogen-Powered Flight](#) (Цел за истинска нулева стойност: Реализиране на инфраструктурата за полети със самолети, задвижвани от акумулаторни батерии и водород), Световен икономически форум, април 2023 г., стр. 10 – 15.

¹⁹ Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1).

²⁰ [Airbus and Renault Group to advance research on electrification \(Airbus и групата Renault се стремят към напредък в изследванията относно електрификация\).](#)

представлява значително предизвикателство, свързано предимно с теглото и енергийната плътност; отбелязва, че тези ограничения оказват въздействие върху обхвата, полезния товар и цялостната ефикасност на електрическите въздухоплавателни средства;

22. припомня, че експлоатацията на електрически въздухоплавателни средства включва строги изисквания за батериите, като дава приоритет на безопасността, но също изисква те да бъдат леки, компактни, бързо презаредими и да осигуряват високата мощност, необходима за сегментите на излитане и набиране на височина; подчертава, че тези високоефективни акумулаторни батерии изискват суровини от критично значение, които често не са налични в Европа; призовава авиационния сектор да бъде част от усилията на промишлеността за осигуряване на устойчива верига на доставки;
23. припомня, че специфичните за въздушния транспорт условия за надморска височина налагат конкретни технически ограничения на акумулаторните батерии в сравнение с други видове транспорт;
24. подчертава потенциала на въздухоплаването, задвижвано с водород, основано на горивни елементи, което е алтернативна форма на електрическото въздухоплаване, особено по отношение на автономността; подчертава, че непрекъснатите подобрения в технологиите на акумулаторните батерии и горивните елементи, съчетани с по-енергийно ефективни конструкции на въздухоплавателни средства, могат да дадат възможност за по-добри екологични показатели; отново заявява, че някои от най-големите технологични предизвикателства, пред които е изправена промишлеността понастоящем, включват теглото и размерите на акумулаторните батерии, максималната ефективна мощност на горивните елементи, електроразпределителни и топлинни системи, интегриране на корпуса на въздухоплавателното средство и подобряване на аеродинамиката;
25. подчертава, че по-голямото използване на акумулаторни батерии в авиацията ще изисква незабавно създаване на рециклираща промишленост в ЕС, съвместима с нуждите на сектора, за да се избегне създаването на нови зависимости от държави извън ЕС;

Действия в рамките на ЕС

26. припомня, че авиацията е не само важен фактор за икономическа дейност, но и един от най-успешните високотехнологични сектори в ЕС; изисква от Комисията проактивни политики за подкрепа и развитие на отрасъла в тясно сътрудничество със съществуващи форуми, като Консултативния съвет за въздухоплавателни изследвания и иновации (ACARE) и AZEA; призовава Комисията да гарантира, че съществуващите регламенти на ЕС в тази област не си противодействат взаимно, нито възпрепятстват авиацията да развива своите проекти за декарбонизация и електрификация;
27. счита, че е необходимо допълнително привеждане в съответствие между авиокосмическата и отбранителната екосистема и енергийната екосистема с цел подобряване на полетите в електрически режим; отбелязва, че Комисията работи

по отделни планове за преход за двете екосистеми; признава първостепенното значение на плановете за преход, за да се даде възможност на сектора за ефективно превръщане на стремежите в областта на климата в измерими действия в областта на климата, като по този начин се запази и създаде стойност както за обществото и планетата ни, така и за предприятията; въпреки това е загрижен по отношение на различаващите се планове за преход на двете екосистеми, по-специално с оглед на споделената наложителна нужда от създаване на достатъчно стабилни електроенергийни мрежи и гарантиране на достъпна чиста електроенергия, включително за електрификация на въздухоплавателни средства; подчертава, с оглед на горепосоченото, значението на една обща стратегия за електрическите въздухоплавателни средства и настоятелно призовава Комисията да предприеме проактивни стъпки за формулиране на такава стратегия; призовава Комисията освен това да започне съвместен структуриран диалог между ГД „Мобилност и транспорт“ и ГД „Енергетика“ в това отношение и да завърши плановете преди Европейските избори през 2024 г., за да може да се използват като препратка за бъдещи регламенти от новата предстояща Комисия през 2024 г.;

28. припомня, че AZEA беше създаден по инициатива на Комисията, за да събере всички частни и публични партньори в екосистемата на въздухоплаването, за да се подготви за пускането в търговска експлоатация на задвижваните чрез водород или електричество въздухоплавателни средства; призовава Комисията да работи с AZEA и да го подкрепя в развиването на познания относно електрическото въздухоплаване; отбелязва, че академиите за умения по Законодателния акт за промишленост с нулеви нетни емисии биха могли да се използват в това отношение, и призовава Комисията и държавите членки да ги насърчават;
29. подчертава настоящия недостиг на умения в областта на електротехниката и системното инженерство; припомня, че конкурсът на ЕС за млади учени (EUCYS) може да се използва като отправна точка за разработване на тематичен конкурс на ЕС за млади таланти за всички промишлени екосистеми, включително за електрически полети; призовава Комисията и държавите членки да повишат осведомеността относно възможностите за екологосъобразно професионално развитие във въздухоплаването и да насърчат национални и европейски проекти в това отношение;
30. приветства намерението на Комисията да създаде координирани услуги за покани по съществуващите инструменти на ЕС и заеми от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) в подкрепа на новия водещ проект за технологии за безпилотни летателни апарати; настоятелно призовава ЕИБ да въведе и приложи целеви инструменти за финансиране, предназначени за укрепване на зараждащия се европейски сектор на електрическо въздухоплаване и подкрепа на нуждите му, като отчита капиталоемкото му естество и специфични изисквания, и признава, че внедряването на eVTOL ще изисква инвестиции и в наземна инфраструктура, включително вертипортове и инфраструктура за зареждане;
31. изразява загриженост, че бюджетът, предвиден за съвместно предприятие „Чисто въздухоплаване“ (CAJU) в рамките на програмата „Хоризонт Европа“, е далеч под мащаба на неговата амбиция; припомня, че равнището на иновации, свързани с всеки проект, е много високо и че подкрепата трябва да бъде съизмерима и да

продължи и по новата многогодишна финансова рамка (МФР) от 2027 г. нататък; счита, че съвместното предприятие „Чисто въздухоплаване“ (CAJU) също следва да бъде насърчавано да осъществява електрическо въздухоплаване и да дава приоритет на финансирането на иновативни проекти за въздухоплаване с нулеви емисии, като въздухоплавателни средства, задвижвани с електроенергия и водород; изтъква, че е необходимо ново финансиране, за да се надхвърли равнището на технологична готовност 6, така че технологиите да се доближат до пазара; приветства неотдавнашното обявяване на Обединеното кралство като държава, асоциирана към „Хоризонт Европа“, което ще засили нашите общи усилия за чисто въздухоплаване;

32. изразява съжаление относно факта, че въпреки значителните усилия и ангажираност, изисквани от сектора на въздухоплаването в стремежа му към декарбонизация, няма конкретен фонд на ЕС за въздухоплаване, определен изрично за подкрепа на въздухоплаването; призовава Комисията да отправи конкретни покани за финансиране на проекти в подкрепа на електрификацията и действията за намаляване на цялостното въздействие на въздухоплаването; припомня обаче, че Фондът за иновации в рамките на системата за търговия с емисии (СТЕ) и използването на договори за разлика в цената на въглеродните емисии са важни инструменти за внедряване и довеждане до промишлен мащаб на технологиите, които биха проправили пътя към задвижвано от електроенергия и водород въздухоплаване; припомня Директива (ЕС) 2023/959²¹, с която се изменя Директива 2003/87/ЕО и се разширява диапазонът от допустими проекти за финансиране по Фонда за иновации, с цел да се обхване по-широк набор от продукти, процеси и технологии с нулеви въглеродни емисии;
33. подчертава необходимостта от подобряване на топлинното управление на акумулаторните батерии и управлението на зареждането и подмяната на батериите, както и от ускоряване на развитието на сектора за рециклиране на батерии; призовава Комисията да инвестира в научноизследователска и развойна дейност в областта на акумулаторните батерии с твърд електролит от следващо поколение, които имат два пъти повече енергия от литиево-йонните батерии и приблизително три пъти по-голям потенциал за акумулиране; поради това призовава Комисията да насърчи посредством инструменти, като например Законодателния акт за промишленост с нулеви нетни емисии и Европейския алианс за акумулаторните батерии, намаляването на зависимостите във веригата на доставка на акумулаторни батерии и гарантиране на достатъчно доставки на суровини от критично значение, като по този начин се намаляват външните ни зависимости от акумулаторни батерии; насърчава Комисията и държавите членки да продължат успоредното развитие на стратегически партньорства с едномислещи държави извън ЕС в областта на суровините за аеронавтиката;
34. призовава Комисията да гарантира съгласуваност между развитието на електрическия транспорт и мобилността, необходимата инфраструктура, както и

²¹ Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара за системата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134.

политиката на ЕС, насочена към увеличаване на капацитета за производство на акумулаторни батерии в Европа, включително снабдяване с нужните суровини и авангардни материали за производството на акумулаторни батерии; поради това призовава Комисията да преразгледа Стратегическия план за действие в сектора на акумулаторните батерии, който свързва гореспоменатите аспекти и конкретно включва въвеждането на количествени и обвързани със срокове цели за производството на акумулаторни батерии в ЕС; призовава държавите членки и Комисията, с оглед на горепосоченото, в сътрудничество със сектора, да установят потенциални полезни взаимодействия със сектора на автомобилния транспорт, за да се увеличат максимално публичните и частните инвестиции, особено в производството и рециклирането на акумулаторни батерии и горивни елементи;

35. призовава Комисията да създаде политическа рамка, която да подкрепя внедряването на технологии за електрически въздухоплавателни средства, например насочване на част от приходите от СТЕ по въздухоплаването или всякакво данъчно облагане на въздухоплаването към съвместното предприятие CAJU, в съответствие с предложението относно Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията²²;
36. призовава Комисията да създаде стратегия, която да гарантира, че внедряването на необходимата инфраструктура за електрическо въздухоплаване, включително производството на електроенергия, присъединяването към електроенергийната мрежа и инфраструктурата за зареждане, е съразмерно на навлизането на електрически въздухоплавателни средства; припомня, че ограничената наличност на зелен водород и липсата на инфраструктура може да забави въвеждането в експлоатация на въздухоплавателни средства, задвижвани с водород; настоятелно призовава Комисията да развие целенасочена стратегия за производство и съхранение на водород;
37. призовава ЕААБ да продължи да работи за определянето на стандарти за сертифициране и начини, така че електрическите и хибридно електрическите самолети да станат жизнеспособни и да се способства за значително съкращаване на времето за пускане на пазара на такива самолети; призовава Комисията да предостави необходимите ресурси, особено персонал, в това отношение;
38. призовава Комисията да представи европейска стратегия за координиран подход към разработването, сертифицирането и внедряването на новото поколение въздухоплавателни средства, включително въздухоплавателни средства eVTOL, за да се повиши осведомеността на европейските граждани относно ползите от него и да се стимулират частните и публичните инвестиции, като същевременно се запазят технологичната база и лидерството в Европа; счита, че електрическото въздухоплаване изглежда обещаващо за по-устойчиво бъдеще за въздушните превози и че една целенасочена информационна кампания е от жизненоважно значение за повишаване на обществената осведоменост относно неговите

²² Директива 2003/96/ЕС на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

потенциални ползи и въздействие;

○

○ ○

39. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Въздухоплаването представлява относително малък дял от емисиите в световен мащаб, но е един от най-трудните сектори за декарбонизация. Докладчикът твърди, че електрическото и хибридно въздухоплаване за полети на къси и средни разстояния би могло да предложи изцяло нов модел на услуги за въздушен транспорт, като същевременно създава такива положителни странични ефекти като жизнеспособна градска и регионална мрежа за въздушна мобилност и непрекъснато лидерство на Европа в промишлеността по време на прехода към неутралност по отношение на климата.

Въпреки че понастоящем значителна част от усилията за декарбонизация в областта на въздухоплаването са съсредоточени върху устойчивите авиационни горива (УАГ), които изискват малко на брой, ако изобщо има такива, промени във въздухоплавателните средства или летищната инфраструктура, част от сектора вече работи по усъвършенствана концепция за задвижвани с акумулаторни батерии и хибридни въздухоплавателни средства, което пък е факторът, способстващ за електрическото въздухоплаване.

От чисто техническа гледна точка изцяло електрическата конфигурация премахва емисиите на CO₂ заедно с парниковите газове и водните пари, което ги превръща в най-устойчивата форма на технология, способна на нулеви емисии по време на полетни операции. Днес изцяло електрическите въздухоплавателни средства се използват успешно за осигуряване на по-екологосъобразно образование на бъдещите пилоти.

Въпреки че различни технологични и регулаторни усложнения ограничават летателния обхват на задвижваните с акумулаторни батерии въздухоплавателни средства, които се използват предимно за операции на къси и средни разстояния, този вид въздухоплавателни средства биха могли да се превърнат в оптимално решение за градската и регионалната въздушна мобилност. Това е от особено значение, като се има предвид неотдавна въведената историческа забрана за вътрешни полети на къси разстояния, които могат да бъдат покрити с влак, в една от държавите – членки на ЕС.

Електрическите въздухоплавателни средства за вертикално излитане и кацане (eVTOL) подчертават перспективността и напредъка на електрическите и хибридните въздухоплавателни средства в контекста на градската среда. Способността за заобикаляне на претоварените градски възли, за свързване на по-малки и големи летищни центрове и едновременно с това за намаляване на задръстванията и изискванията за паркиране на превозни средства на големите летища са само някои от предимствата, които те предлагат. Важно е да се отбележи, че за да подкрепи тази новаторска технология, ЕААБ изготви насоки относно вертипортовете, включително проектирането на наземната инфраструктура, необходима за безопасната експлоатация на услугите за градска въздушна мобилност.

Що се отнася до регионалната въздушна мобилност, електрическите въздухоплавателни средства предлагат по-чисти, по-бързи и по-удобни транспортни средства, особено между отдалечени и географски изолирани райони. Докладчикът обръща внимание на опита на скандинавските държави, които споделят много предизвикателства по отношение на достъпността, свързани с техните отдалечени региони, където големи водни обекти, обширни горски райони, дълги крайбрежни линии, планински вериги и фиорди ограничават мобилността. Географските бариери означават също така ограничен достъп до обществени услуги, работни места, както и по-широката национална и международна транспортна система. Като се има предвид липсата на пътища или ограниченият обществен транспорт, става ясно, че някои от тези

места са по-достъпни по въздух, отколкото по суша. По-специално в този контекст биха могли да се предлагат повече полети в рамките на мрежата „от точка до точка“, извършвани от по-малки електрически самолети, което представлява напълно нов начин за виждането на местния обществен транспорт.

По същия начин летенето с електрически летателни средства би могло да разкрие нови възможности за стимулиране на икономическото развитие чрез промяна на предназначението на регионалните летища и обслужване на райони, които преди това са били изоставени или понастоящем недостатъчно обслужвани. В подкрепа на тази амбиция следва да се обмисли дългосрочен стратегически план на ЕС за справяне с предизвикателствата и възможностите, пред които са изправени регионалните летища във връзка с нововъзникващото електрическо въздухоплаване, като се постави акцент върху тяхната роля за гарантиране на сближаването между регионите на ЕС и тяхната подкрепа като един от стълбовете на стратегията на ЕС за растеж и работни места, както и като двигател на иновациите.

Бъдещето на електрическото въздухоплаване ще зависи до голяма степен от бъдещето на технологията на акумулаторните батерии. Въпреки че в ЕС се наблюдава бързо развитие в тази област, настоящата ситуация не може да гарантира достатъчна зрялост, за да покрие същите разстояния като въздухоплавателните средства, задвижвани с реактивни двигатели. Експлоатацията на електрически въздухоплавателни средства определя строги изисквания за батериите, които трябва да осигуряват високата мощност, необходима за сегментите на излитане и набиране на височина. Освен това те трябва да бъдат поставени в самолета с достатъчно мерки за охлаждане, за да се предотвратява неконтролируемото загряване при разряд и в крайна сметка до загуба на функционалност. Като стратегическа част от чистия и цифров преход на Европа тази ключова базова технология следва да остане една от основните точки на научноизследователската, развойната и иновационната дейност на ЕС.

В този смисъл докладчикът приветства различни междуотраслови партньорства за научноизследователска и развойна дейност, тъй като технологичните тенденции в различните транспортни сектори обикновено се развиват в една и съща посока. Например разработването на следващото поколение акумулаторни батерии би могло да се възползва от сътрудничеството между въздухоплавателната и автомобилната промишленост. Освен това съвместното предприятие „Чисто въздухоплаване“ (CAJU) предприема значителна работа за трансформацията на въздухоплаването към устойчиво бъдеще. Съфинансирано от европейските заинтересовани страни от въздухоплавателния сектор, това най-голямо публично-частно партньорство, ориентирано към въздействието, в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ е ключов фактор за стимулиране на научните изследвания и иновациите в областта на въздухоплаването. За съжаление, въпреки че аеронавтиката е един от най-успешните високотехнологични сектори в ЕС, важен фактор за икономическа дейност и двигател на конкурентоспособността, работата на съвместното предприятие CAJU не се ползва от необходимото равнище на финансиране, за да съответства на мащаба на неговата амбиция. Ето защо следва да бъде обмислена европейска стратегия за координиран подход към разработването, сертифицирането и внедряването на новото поколение въздухоплавателни средства с цел повишаване на осведомеността на европейските граждани относно ползите от него и с цел стимулиране на частните и публичните инвестиции, като същевременно се гарантира запазването на технологичната база и лидерството в Европа.

Постигането на устойчивост предполага мащабно обновяване на флота до 2050 г. Въпреки че това е предизвикателство само по себе си, то представлява и голяма пазарна

възможност, която би могла да доведе до нови работни места и умения за целия транспортен сектор в Европа.

Докато разработчиците и производителите на въздухоплавателни средства предвиждат ново бъдеще на електрификацията, летищата следва да започнат да пренасочват вниманието си към въпроса за дългосрочното търсене на електроенергия. За да доставят електроенергия, от която ще се нуждаят въздухоплавателните средства, летищата и авиокомпаниите ще трябва да осигурят значителни инвестиции в инфраструктурата. Тъй като приблизително 90% от тези инвестиции ще бъдат използвани за инфраструктура извън летищата, предимно за производство на електроенергия, секторът на въздухоплаването следва да обмисли възможността за партньорство с други отрасли, за да осигурява достатъчно зелена електроенергия и да подкрепя техните инфраструктурни нужди.

И накрая, появата на електрически и хибридни въздухоплавателни средства означава съвсем нов набор от глобални правила и стандарти, свързани, наред с другото, с методите за сертифициране, зареждането, презареждането с гориво и поддръжката. Във връзка с това докладчикът приветства съвместната работа на CAJU и ЕААБ, която включва различни проекти, насочени към намаляване на риска за разработването и демонстрирането на новите концепции и технологии, както и за определяне на нови методи за сертифициране и средства за съответствие при проектирането на въздухоплавателни средства и системи.

Въздухоплаването е от основно значение за икономиката на ЕС и за поддържането на връзки между хората. След като се справи с последиците от пандемията от COVID-19 и енергийната криза, предизвикана от войната в Украйна, въздухоплавателната промишленост изглежда е на път към възстановяване. Нейната задача днес е да възстанови нормалните си операции, като същевременно отдава приоритет на иновативните технологични решения, за да се гарантира, че следващото поколение полетни операции са със слабо въздействие върху околната среда. В този контекст бъдещето на пътуванията с електрически транспорт на малки и средни разстояния обещава трансформиращ пазар, създаващ мрежа от високоефективен регионален транспорт с положителни екологични и логистични ползи.

ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА ПО СТАНОВИЩЕ

В съответствие с член 8 от приложение I към Правилника за дейността докладчикът декларира, че в хода на изготвяне на доклада до приемането му в комисия е получена информация от следните субекти или лица:

Субект и/или лице
Transportföretagen
Scandinavian Airlines
SAFRAN
Rolls-Royce
GKN Aerospace
SINTEF AS
Clean Aviation Joint Undertaking
Europe Air Sports
Trafikverket
General Aviation Manufacturers Association (GAMA)
Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR)
Heart Aerospace

Списъкът по-горе е изготвен в рамките на изключителната отговорност на докладчика.

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

Дата на приемане	7.12.2023
Резултат от окончателното гласуване	+: 27 -: 0 0: 12
Членове, присъствали на окончателното гласуване	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poreba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt
Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

27	+
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati

0	-

12	0
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi
Renew	Ondřej Kovařík
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“