



**2023/2059(INI)**

28.11.2023

# LAUSUNTO

kansainvälisen kaupan valiokunnalta

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

kattavan eurooppalaisen satamastrategian rakentamisesta  
(2023/2059(INI))

Valmistelija: Iuliu Winkler

PA\_NonLeg

## EHDOTUKSET

Kansainvälisen kaupan valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset suositusluonnokseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. ottaa huomioon, että Euroopan satamat ovat EU:n ja maailmanlaajuisen kaupankäynnin keskeinen valtaväylä, sillä 74 prosenttia tavarosta saapuu EU:hun tai poistuu sieltä meritse; toteaa, että satamilla on strategisen tehtävänsä lisäksi yhä tärkeämpi rooli Euroopan alueiden sosiaalisen ja taloudellisen kasvun ankkurina sekä energian toimituksessa, tuotannossa, tarjonnassa ja varastoinnissa sekä liikenteen ja teollisuuden viherryttämisessä;
- B. toteaa, että satamat eivät ole kauppavirtojen lopullisia kohteita vaan pikemminkin kansainvälisten arvo- ja toimitusketjuverkostojen ja alueellisten kauppavirtojen solmukohtia rautatie-, maantie- ja lentoliikenneyhteyksien ohella ja että näihin kaikkiin on kiinnitettävä turvallisuuden, häiriönsietokyvyn ja kilpailukyvyn kannalta tasavertaisesti huomiota;
  - 1. korostaa Euroopan satamien roolia kriittisenä infrastruktuurina EU:n pyrkimyksissä parantaa toimitusketjujen häiriönsietokykyä erityisesti vihreään ja digitaaliseen muutokseen liittyvillä keskeisillä aloilla ja energiaturvallisuuden parantamisessa; korostaa, että pandemian aikana satamilla on ollut ratkaiseva rooli huoltovarmuusketjujen jatkuvuuden varmistamisessa;
  - 2. korostaa, että uudessa geopolitiisessa tilanteessa ja Venäjän käydessä hyökkäyssotaa Ukrainaa vastaan satamilla on keskeisempi rooli siinä, että kauppareitit ja toimitusketjut pidetään toiminnassa ja luodaan uusia vaihtoehtoisia reittejä, mukaan lukien humanitaariset ja solidaarisuuskaistat, samalla, kun häiriönsietokykyä parannetaan monipuolistamisen avulla; korostaa lisäksi, että Euroopan satamilla on keskeinen merkitys energiansaannin turvaamisessa ja riippuvuuden vähentämisessä Venäjältä tuodusta energiasta ja että ne ovat edelleen keskeisessä asemassa Euroopan elvyttämisessä lyhyellä aikavälillä edistämällä kaasutoimitusten vaihtoehtoisten reittien kehittämistä ja lisäämällä kaasun varastointia; korostaa samalla, että satamilla on tärkeä rooli liikenteen, teollisuuden ja energian viherryttämisessä;
  - 3. toteaa, että Venäjään rajoittuvilla jäsenvaltioilla on uudenlaisia logistisia haasteita ja että EU:n olisi kiinnitettävä erityistä huomiota näiden jäsenvaltioiden satamiin, koska hyvin toimivat satamat ovat avainasemassa kyseisten haasteiden ratkaisemisessa;
  - 4. korostaa, että vaikka satamat ovat kasvun keskeinen moottori, ne voivat myös olla strateginen haavoittuvuuteen vaikuttava tekijä, johon on kiinnitettävä erityistä huomiota EU:n tasolla;
  - 5. toteaa, että Euroopan satamilla on vaikutusta alueelliseen talouteen ja yhteiskuntaan ja että niihin kohdistuu suuri turvallisuusriski, ja korostaa, että Euroopan satamia olisi erityisesti suojeltava jäsenvaltioiden kannalta kriittisinä laitoksina;

6. katsoo, että Euroopan satamien kehittäminen on välttämätöntä, jotta voidaan pitää kiinni EU:n tavoitteesta pyrkiä kansainväliseen, sääntöihin perustuvaan kauppaan, joka edistää maailmanlaajuisista kasvua ja vaurautta;
7. painottaa, että avoin, oikeudenmukainen, kestävä ja määrätietoinen EU:n kauppapolitiikka yhdessä kunnianhimoisten ja tasapainoisten kauppasopimusten kanssa ovat Euroopan satamien kilpailukyvyn ja häiriönsietokyvyn sekä Euroopan kasvun, työpaikkojen ja sosiaalisen vaurauden kannalta avainasemassa; korostaa, että Euroopan pitkän aikavälin kilpailukyky on riippuvainen maailmanlaajuisista tasapuolisista toimintaedellytyksistä, jotka perustuvat sääntöihin;
8. toteaa, että Euroopan merenkulun valmistusteollisuuden valmiudet ovat olennaisen tärkeitä EU:n meriliikenteen strategiselle riippumattomuudelle, innovoinnille ja kestäväälle kasvuille sekä EU:n pyrkimyksille johtaa vihreää ja digitaalista siirtymää; katsoo, että ulkomaisia tukia koskeva EU:n asetus ja yksipuoliset välineet ovat olennaisen tärkeitä Euroopan meriteollisuuden perustan säilyttämiseksi ja edistämiseksi;
9. muistuttaa, että EU:n on löydettävä tasapaino ulkomaisten investointien houkuttelemisen ja kriittisen infrastruktuurinsa, myös satamiensa koskemattomuuden, puolustamisen välillä;
10. toteaa, että Euroopan satamien toiminta ja kehittäminen on monitahoinen kysymys, joka edellyttää usean ulottuvuuden kattavaa asianmukaista lähestymistapaa, ei pelkästään infrastruktuurin tai suprastruktuurin vaan ennen kaikkea kauppasuhteiden, turvallisuuden ja tietoteknisten järjestelmien osalta;
11. korostaa, että johdonmukainen eurooppalainen satamastrategia on olennaisen tärkeä reilun kilpailun varmistamiseksi; kannustaa lisäämään Euroopan satamien välistä yhteistyötä ja poistamaan haitalliset käytännöt, kuten alihinnoittelu;
12. ilmaisee huolensa EU:n ulkopuolisten satamien mahdollisesta epäreilusta kilpailusta ja siitä, ne on vapautettu päästökauppajärjestelmän soveltamisesta Euroopan meriliikenteeseen;
13. toteaa, että viimeaikaisen tai vireillä olevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpano, myös kaupan alalla, edellyttää EU:lta ja sen jäsenvaltioilta tehokasta täytäntöönpanoa sekä kestäviä investointeja ja koulutusta satamaoperaattoreille ja viranomaisille, myös 55-valmiuspaketista johtuvien velvoitteiden osalta, tai roolin löytämistä EU:n satamille vihreässä siirtymässä, jotta voidaan vastata kysyntään keskeisillä aloilla, kuten vedyn tuonnissa; muistuttaa maailmanlaajuisen tasapuolisten toimintaedellytysten merkityksestä tällä keskeisellä alalla;
14. korostaa tarvetta varmistaa raja- ja tulliviranomaisille riittävät resurssit, jotta ne voivat paremmin valvoa EU:n lainsäädännön täytäntöönpanoa;
15. muistuttaa, että vuoteen 2030 mennessä EU pyrkii tuomaan 10 miljoonaa tonnia vihreää vetyä ja että tämän tavoitteen saavuttamiseksi kattava tuonti-, koordinointi- ja infrastruktuuristrategia on olennaisen tärkeä Euroopan satamastrategian kannalta ja se olisi laadittava pikaisesti; toteaa, että Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja päivitettyjen energiastrategioiden myötä Euroopan satamat kehittyvät keskeisiksi

energiakeskuksiksi, ja toteaa, että tämä kasvava rooli on tunnustettava ja sitä on korostettava asianmukaisesti tulevaisu rahoitusstrategioissa ja infrastruktuurin kehittämisessä;

16. painottaa lisäksi, että tarvitaan EU:n ohjelmia, joilla satamia tuetaan keskuksina Verkkojen Eurooppa -välineen mukaisesti ja edistetään digitaalista ja vihreää siirtymää sähköistämisen, 5G- ja 6G-investointien ja vedyn kaltaisilla aloilla;
17. korostaa, että tietyissä tapauksissa ulkomaankauppa ja investoinnit voivat aiheuttaa turvallisuuteen kohdistuvia haavoittuvuuksia, jotka liittyvät erityisesti EU:n kriittisen infrastruktuurin ulkomaiseen omistukseen tai valvontaan tai ulkomaisten tahojen pääsyyn EU:n kriittiseen infrastruktuuriin, Euroopan satamat mukaan luettuina; panee tässä yhteydessä merkille joidenkin satamien erityisluonteen, sillä logistisen infrastruktuurin tarjoamisen lisäksi ne edistävät osaltaan Euroopan puolustusjärjestelmää; kehottaa lisäämään valppautta ja lisäämään koordinoitua EU:n tasolla, myös siltä osin kuin on kyse tietojenvaihdon helpottamisesta ja asiaa koskevista turvallisuusohjeista kansallisille ja yksityisille toimijoille; kannustaa EU:n jäsenvaltioiden kansallisia viranomaisia asettamaan kriittisen infrastruktuurin suojelun etusijalle;
18. katsoo, että olisi tarkasteltava huolellisesti sellaisia ulkomaisia investointeja keskeiseen ja kriittiseen infrastruktuuriin, jotka voisivat mahdollistaa tosiasiallisen (suoran tai välillisen) osallistumisen sataman hallinnointiin tai määräysvallan siinä; korostaa, että olisi vältettävä valtion tukemien yhtiöiden tekemiä tai kaikenlaisten valtiontukien avulla tehtäviä ulkomaisia investointeja, jotka mahdollistavat tosiasiallisen osallistumisen sataman hallinnointiin tai suoran tai välillisen määräysvallan siinä; katsoo, että Euroopan häiriönsietokyvyn vahvistamiseksi on varmistettava tasavertainen kilpailu ja että tasapuolisten toimintaedellytysten ja Euroopan kilpailukyvyn heikentämistä Euroopan satamille annettavilla vääristävillä ulkomaisilla tuilla ei voida sallia;
19. painottaa, että kiinalaiset valtionyhtiöt ovat pyrkineet hankkimaan enemmistöosuuksia tai määräysvaltaa useissa eurooppalaisissa satamissa ja että tällä hetkellä niiden täydellisessä tai osittaisessa määräysvallassa arvioidaan olevan 14 Euroopan unionin satamaa ja 10 prosenttia Euroopan merenkulkutoiminnasta; varoittaa, että tätä ei tehdä pelkillä taloudellisilla perusteilla, vaan investoinnit ovat myös osa Kiinan hallituksen kansainvälistä valtamerten hallinnointia, joka ilmenee uuden silkkitien kaltaisissa hankkeissa; toteaa sen olevan strategia, jolla pyritään hankkimaan vaikutusvaltaa tärkeässä eurooppalaisessa laivastoinfrastruktuurissa, ja selkeä ja huomattavan tärkeä taloudelliseen turvallisuuteen liittyvä kysymys nykyisessä geopoliittisessa kilpailutilanteessa; on vakuuttunut siitä, että EU:n ja Kiinan kahdenväliset kauppa- ja investointisuhteet ovat strategisesti tärkeitä ja sisältävät strategisia haasteita, ja että niiden olisi perustuttava sääntöihin siten, että monenvälinen kauppajärjestelmä ja vastavuoroisuuden periaate ovat niiden ytimessä, ja että Euroopalla olisi selkeästi määräysvalta kriittiseen infrastruktuuriinsa; korostaa tässä yhteydessä, että Kiinan odotetaan tukevan kunnianhimoista WTO:n uudistusta; vaatii vastavuoroisuuden lisäämistä ja kannattaa EU:n voimakkaita toimia Kiinan epäreilua sääntelyä ja käytäntöjä vastaan;

20. kannustaa kansallisia satamaviranomaisia, jäsenvaltioita ja Euroopan komissiota kehittämään riittävän mallin Euroopan satamien väliselle strategiselle yhteistyölle, jotta voidaan minimoida riski siitä, että kolmannet toimijat saisivat nämä asettumaan vastakkain;
21. kiinnittää huomiota eurooppalaisten alusten kabotaasikieltoon Kiinan satamien ja Yhdysvaltojen satamien välillä ja kehottaa lisäämään vastavuoroisuutta ja perustamaan EU:n laajuisen vastavuoroisuuden tarkistuskoneistuksen, jonka avulla EU voisi määrittää ulkomaisten markkinoiden avoimuuden eurooppalaisille rahdinantajille;
22. toteaa jälleen, että Euroopan satamien sekä muun kaupan kannalta kriittisen infrastruktuurin riippumattomuuden, kilpailukyvyn ja turvallisuuden on oltava erottamaton osa Euroopan taloudellisen turvallisuuden strategiaa<sup>1</sup> EU:n riskien vähentämistä koskevan paradigman mukaisesti;
23. korostaa, että Euroopan satamastrategiaan on sisällyttävä toimenpiteitä, joilla estetään linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden oligopoli, joka hallitsisi sekä maa- että offshore-logistiikkaa, ja että reilun kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden nykyinen etuuskohtelu on lopetettava välittömästi; toteaa, että tämä suotuista kohtelu on antanut näille yrityksille markkinavoimaa, minkä ansiosta ne ovat voineet siirtyä logistiikka-alan muille segmenteille, ja että tämä kilpailu- ja verosäännösten ero antaa konttiliikenteen hallitseville toimijoille mahdollisuuden vaikuttaa epäasianmukaisesti satama- ja sisämaalogistiikkaan;
24. korostaa arktisen alueen strategista merkitystä ja taloudellista potentiaalia, minkä vuoksi EU:n on lisättävä tietämystään arktisen alueen merenkulusta ja houkuteltava alueelle uusia investointeja;
25. kehottaa kieltämään pääsyn kaikkiin EU:n satamiin aluksilta, joiden edellinen tai seuraava käyntisatama on Venäjän federaatiossa, paitsi humanitaarisin syin perustelluissa välttämättömissä tapauksissa;
26. muistuttaa, että ulkomaisten suorien sijoitusten seuranta koskevassa asetuksessa<sup>2</sup> käsitellään kolmansien maiden investoinneista aiheutuvia turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen kohdistuvia riskejä, myös Euroopan satamiin kohdistuvia riskejä;
27. odottaa kiinnostuneena ulkomaisten suorien sijoitusten seuranta koskevan asetuksen tulevaa uudelleentarkastelua; kannustaa komissiota esittämään kunnianhimoisen lainsäädäntöehdotuksen, jossa käsitellään asianmukaisesti kaikkia ulkomaisten suorien sijoitusten seuranta koskevan asetuksen täytäntöönpanon aikana syntyneitä porsaanreikiä, myös kriittisen eurooppalaisen infrastruktuurin osalta; vaatii vahvistamaan välinettä ja lisäämään kansallisten seurantamekanismien määritelmien, soveltamisalan ja menettelyllisten näkökohtien johdonmukaisuutta; kannustaa niitä

---

<sup>1</sup> Komission ja korkean edustajan [yhteinen tiedonanto](#), annettu 20. kesäkuuta 2023, Euroopan taloudellisen turvallisuuden strategiasta (JOIN(2023)0020).

<sup>2</sup> [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta \(EU\) 2019/452](#), annettu 19. maaliskuuta 2019, unioniin tulevien ulkomaisten suorien sijoitusten seurantaan tarkoitettujen puitteiden perustamisesta (EUVL L 79I, 21.3.2019, s. 1).

jäsenvaltioita, jotka eivät ole vielä perustaneet kansallisia seurantamekanismeja, tekemään niin viipymättä; katsoo, että ulkomaisten suorien sijoitusten seuranta koskevan asetuksen perusteella tehtävät arvioinnit olisi tehtävä kohtuullisessa ajassa ja niissä olisi seurantaprosessin aikana noudatettava luottamuksellisuutta, jotta voidaan varmistaa oikeusvarmuus mahdollisille sijoittajille ja sidosryhmille ja turvata Euroopan houkuttelevuus uusille investoinneille;

28. korostaa, että Global Gateway -strategialla voisi olla merkittävä rooli vahvistettaessa Euroopan satamien verkostoa kolmansien maiden kanssa, helpotettaessa kauppaa ja laajennettaessa investointimahdollisuuksia ja että näin luotaisiin molempia osapuolia hyödyttäviä kumppanuuksia ja edistettäisiin kestäviä arvoketjuja; muistuttaa talousdiplomatian roolista, mukaan lukien sen parlamentaarinen ulottuvuus, tällaisten eurooppalaisten lippulaivahankkeiden edistämisessä ja häiriönsietokykyistä, kestäväää ja monipuolista kauppaa koskevien kansainvälisten kumppanuuksien vahvistamisessa;
29. korostaa tässä yhteydessä, että tämän strategian on myös osaltaan vahvistettava kumppanimaita ja erityisesti niiden riippumattomuutta kriittisen strategisen infrastruktuurin osalta, jotta ne eivät joutuisi sellaisten ulkomaisten sijoittajien määräysvaltaan, joiden tavoitteet ovat hämäriä;
30. korostaa toistamiseen Euroopan satamien kilpailukyvyn varmistamisen merkitystä, mukaan lukien niihin liittyvien teknologisten innovaatioiden ja osaamisen merkitystä EU:n kauppapolitiikalle; katsoo, että kattavan eurooppalaisen satamastrategian on tarjottava strategiselle kasvualueelle johdonmukaisuutta, vakautta ja ennustettavuutta ja edistettävä eurooppalaisten liikenteenharjoittajien, laivanrakentajien ja merenkulkijoiden kehittymismahdollisuuksia; on vakuuttunut siitä, että tällainen strategia olisi komission taloudellisesta turvallisuudesta antaman tiedonannon mukainen, sillä se vahvistaisi toimitusketjujen häiriönsietokykyä parantamalla niiden sisäistä vahvuutta sekä tällaisten kriittisten infrastruktuurien arvoketjujen tarjonnan ja kysynnän ulottuvuutta;
31. korostaa terveen, kilpailukykyisen ja monipuolisen meri- ja logistiikkaympäristön merkitystä satamille; huomauttaa kuitenkin, että pienellä osalla sidosryhmistä, erityisesti linjavarustamoilla, on yhä suurempi markkinavoima, joka uhkaa vaikuttaa satamaekosysteemin eri toimijoiden väliseen oikeudenmukaiseen voimatasapainoon ja tasapuolisiin toimintaedellytyksiin; korostaa tässä yhteydessä satamien ja muiden logistiikan sidosryhmien välisen tehokkaan ja oikea-aikaisen vuoropuhelun merkitystä, jotta varmistetaan toimitusketjujen toimivuus ja vältetään hukkainvestointeja;
32. korostaa, että Ukrainan satamat ja terminaalit on tärkeää nähdä jo nyt erottamattomana osana Euroopan satama- ja kauppajärjestelmää; on tyytyväinen tukeen, jota näiden satamien eurooppalaiset toimijat ovat sodan alkamisesta lähtien tarjonneet paikalliselle henkilöstölleen; panee merkille vakavat taloudelliset haasteet, joita näillä toimijoilla on tällä hetkellä Venäjän Ukrainassa käymän laittoman sodan vuoksi; katsoo, että näillä satamilla ja terminaaleilla voi olla ja pitäisi olla keskeinen rooli maan jälleenrakentamisessa;
33. korostaa tähän liittyen, että on tärkeää vahvistaa Euroopan satamien roolia Ukrainasta tuotavan viljan kauttakulun helpottamisessa, jotta vähennetään mannerreittien

kuormitusta ja edistetään siten ukrainalaisen viljan toimituksia apua tarvitseviin kolmansiiin maihin;

34. korostaa, että on tärkeää turvata Euroopan satamien kilpailukyky ja huolehtia sellaisten lainsäädäntötoimien kunnollisesta arvioinnista, jotka voivat johtaa liiketoiminnan vuotamiseen ja kilpailukyvyyn menettämiseen EU:n ulkopuolisiin satamiin; katsoo, että Euroopan satamille on annettava enemmän vaikutusmahdollisuuksia, myös EU:n tasolla, jotta ne voivat hoitaa kriittisen ja keskeisen roolinsa kaupankäynnin portteina ja kumppaneina energiasiirtymässä;
35. tuo esiin yksipuolisten lainsäädäntövälineiden merkittävän välineistön, jota EU ja sen jäsenvaltiot voivat käyttää satamiensa eheyden varmistamiseksi;
36. katsoo, että hyvin toimiva tulliliitto on EU:n kilpailukyvyyn, kestävyyyden ja häiriönsietokyvyyn kannalta olennaisen tärkeä; katsoo, että uudistettu ja vahvistettu tulliliitto ja yhteinen tullikoodeksi säilyttävät sisämarkkinoiden eheyden, auttavat säilyttämään EU:n kilpailukyvyyn vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä ja välttämään epäreilua kilpailua Euroopan satamien välillä;
37. korostaa, että erot tullimenettelyjä koskevissa politiikoissa EU:n tulliliiton saapumispaikoissa johtavat usein kauppavirtojen vääristymiseen ja vaarantavat EU:n sisämarkkinoiden yhtenäisyyden;
38. muistuttaa, että kaikissa Euroopan satamissa on tärkeää ottaa käyttöön yhdenmukaiset tullitarkastukset, jotta vältetään terveysnormien tai huolellisuusvelvoitetta koskevien normien erilainen soveltaminen; vaatii komissiota varmistamaan, että tullivalvonnassa kaikkialla EU:ssa noudatetaan samoja standardeja, ottamalla käyttöön välittömän ja yhdenmukaisen tullivalvontamekanismin yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa ja toissijaisuusperiaatetta kaikilta osin noudattaen.



## LIITE: YHTEISÖT TAI HENKILÖT, JOILTA VALMISTELIJA ON SAANUT TIETOJA

Valmistelija on saanut tietoja seuraavilta yhteisöiltä tai henkilöiltä valmistellessaan lausuntoa ennen sen hyväksymistä valiokunnassa:

<b>Yhteisö ja/tai henkilö</b>
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

Valmistelija on yksin vastuussa edellä olevan luettelon laatimisesta.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ  
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>Hyväksytty (pvä)</b>	28.11.2023
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	<div>+: 34</div> <div>–: 0</div> <div>0: 0</div>
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ  
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

<b>34</b>	<b>+</b>
ECR	Geert Bourgeois, Michiel Hoogeveen, Jan Zahradil
NI	Tiziana Beghin, Carles Puigdemont i Casamajó
PPE	Anna-Michelle Asimakopoulou, Daniel Caspary, Danuta Maria Hübner, Martine Kemp, Gabriel Mato, Ralf Seekatz, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Renew	Barry Andrews, Karin Karlsbro, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Marie-Pierre Vedrenne
S&D	Paolo De Castro, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Javier Moreno Sánchez, Inma Rodríguez-Piñero, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt
The Left	Emmanuel Maurel, Helmut Scholz
Verts/ALE	Saskia Bricmont, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Sara Matthieu

<b>0</b>	<b>-</b>

<b>0</b>	<b>0</b>

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää