



29.11.2023

VÉLEMÉNY

a Halászati Bizottság részéről

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2023)270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

A vélemény előadója: Niclas Herbst

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

A halászat meghatározó szerepet tölt be számos uniós régió foglalkoztatásában és gazdasági tevékenységében – egyes európai part menti közösségekben a halászati ágazat akár a helyi álláshelyek felét is kiteheti. 2022-ben az ágazat által generált közvetlen foglalkoztatás 124 636 halászt tett ki¹, és az ágazat a feldolgozóiparban és a szolgáltatásokban is számos munkahelyet teremtett. A halászat azonban továbbra is az egyik olyan ágazat, ahol a legnagyobb a balesetek kockázata. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet² 1997-es becslése szerint világszerte évente 24 000 haláleset következik be a halászatban. Uniós szinten szintén magas a kockázata annak, hogy a halászok a halászat közben életüket veszítik vagy megsérülnek. Az EU-ban jelenleg két irányelv van hatályban, amelyek a halászati ágazat biztonságával foglalkoznak (a 93/103/EK³ és a 97/70/EK⁴ irányelv). Ezek az irányelvek azonban csak a nagyobb hajókra, azaz az uniós hajók mintegy 10%-ára vonatkoznak.

A javaslat tartalma

A javaslat módosítja a 2009/18/EK irányelvet, amelynek célja a tengeri biztonság javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése, és ezáltal a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése azáltal, hogy megkönnyíti a biztonsági vizsgálatok gyors lefolytatását és a tengeri balesetek és események megfelelő elemzését azok okainak meghatározása érdekében, valamint biztosítja a biztonsági vizsgálatok és a korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatok időben történő és pontos jelentését. A 15 méternél rövidebb halászhajók jelenleg nem tartoznak a 2009/18/EK irányelv hatálya alá, ezért az ilyen halászhajókat érintő tengeri balesetek kivizsgálása nem rendszerezett és nem harmonizált. Az ilyen hajók hajlamosabbak a felborulásra, és viszonylag gyakran előfordul, hogy a legénység tagjai leesnek a fedélzetről. Ezért védeni kell ezeket a halászhajókat, halászokat és a környezetet a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő nagyon súlyos tengeri balesetek előzetes értékelésének bevezetésével, amelynek során meghatározzák, hogy a hatóságoknak kell-e biztonsági vizsgálatot indítaniuk. A javaslat ezért a 2. pontban kiterjeszti az irányelv hatályát valamennyi halászhajóra, beleértve a 15 méternél rövidebb halászhajókat is.

A halászhajó hosszának meghatározását is tisztázni kell, különösen akkor, ha a halászhajó hossza alapján különbséget tesznek a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok megközelítése és kötelezettségei között. Ezért a 3. pontban a halászhajó hosszát az (EU) 2017/1130 rendelet⁵ 2. cikkének megfelelően a teljes hosszként határozzák meg.

Az 5. pont módosítja a kivizsgálási kötelezettséget, és előírja, hogy a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő nagyon súlyos tengeri balesetek (a hajó elvesztése és/vagy halálos áldozat)

¹ Az uniós halászfloottáról szóló 2022. évi gazdasági jelentés (STECF 22-06)

² ILO, Safety and Health in the Fishing Industry (Biztonság és egészségvédelem a halászati ágazatban), Genf, 1999., 19. o.

³ A Tanács 93/103/EK irányelve (1993. november 23.) a halászhajók fedélzetén végzett munka biztonsági és egészségvédelmi minimumkövetelményeiről; HL L 307., 1993.12.13., 1–17. o.

⁴ A Tanács 97/70/EK irányelve (1997. december 11.) a 24 méteres és annál hosszabb halászhajók összehangolt biztonsági rendszeréről; HL L 34., 1998.2.9., 1–29. o.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/1130 rendelete (2017. június 14.) a halászhajók jellemzőinek meghatározásáról; HL L 169., 2017.6.30., 1–7. o.

esetén a tagállamok kötelesek legalább előzetes értékelést végezni annak megállapítására, hogy szükség van-e biztonsági vizsgálatra.

A 14. pont a tagállamoknak az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) tekintetében fennálló jelentéstételi kötelezettségeire vonatkozik. A javaslat meghatározza a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő, nagyon súlyos tengeri balesetekre vonatkozó tagállami kötelezettségeket.

Az előadó álláspontja

Nem elegendő a biztonsági vizsgálatokat a hajó elvesztésével vagy emberéletekkel járó súlyos balesetekre („nagyon súlyos balesetekre”) korlátozni. Ezeket a vizsgálatokat olyan esetekben is el kell végezni, amikor a halászok személyi sérülései esetén fennáll a fogyatékosná válás vagy az egészségkárosodás kockázata. Tekintettel e vizsgálatok fontosságára, amennyiben a vizsgálatot végző hatóság úgy dönt, hogy nagyon súlyos tengeri baleset vagy más tengeri baleset vagy esemény esetén nem végez biztonsági vizsgálatot, döntését indokolnia kell.

Továbbá, mivel a biztonsági vizsgálatok célja a jövőbeli tengeri balesetek és események megelőzése, alapvető fontosságú a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyors és hatékony összegyűjtése és elemzése. A vizsgálatot végző hatóságot ezért meg kell bízni a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésével és szisztematikus elemzésével is, különösen megelőzési célokból.

MÓDOSÍTÁSOK

A Halászati Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbiakat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A 15 méternél rövidebb halászhajók jelenleg nem tartoznak a 2009/18/EK irányelv hatálya alá, ezért az ilyen halászhajókat érintő tengeri balesetek kivizsgálása nem rendszerezett és nem harmonizált. Az ilyen hajók hajlamosabbak a **felborulásra**, és viszonylag gyakran előfordul, hogy a **legénység tagjai** leesnek a fedélzetről. Ezért **szükség van e halászhajók, legénységük és a környezet védelmére** a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő nagyon súlyos tengeri

Módosítás

(7) A 15 méternél rövidebb halászhajók jelenleg nem tartoznak a 2009/18/EK irányelv hatálya alá, ezért az ilyen halászhajókat érintő tengeri balesetek kivizsgálása nem rendszerezett és nem harmonizált. Az ilyen hajók hajlamosabbak a **balesetekre**, és viszonylag gyakran előfordul, hogy a **halászok** leesnek a fedélzetről. Ezért **védetni kell ezeket a halászokat, halászhajókat és a környezetet, valamint adatokat kell gyűjteni annak érdekében, hogy jobban**

balesetek *előzetes értékelésének bevezetésével, annak meghatározása érdekében*, hogy a hatóságoknak biztonsági vizsgálatot *kell-e indítaniuk*.

meg lehessen előzni a jövőbeli baleseteket annak bevezetésével, hogy a vizsgálatot végző hatóság köteles előzetes értékelést végezni a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő nagyon súlyos tengeri balesetek *esetében, hogy megállapítsa*, hogy a hatóságoknak *kell-e* biztonsági vizsgálatot *indítaniuk, valamint adatokat gyűjteni a nagyon súlyos tengeri balesetekhez vezető balesetekben érintett halászati típusokról*.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A 2009/18/EK irányelvben szereplő egyes fogalom meghatározások nem egyértelműek. A halászhajó hosszának meghatározását *különösen akkor* kell *tisztázni*, ha a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok megközelítése és kötelezettségei *a halászhajó hossza alapján kerülnek megkülönböztetésre*.

Módosítás

(8) A 2009/18/EK irányelvben szereplő egyes fogalom meghatározások nem egyértelműek. *Különösen tisztázni kell* a halászhajó hosszának meghatározását *és azt össze kell hangolni a hatályos jogszabályokkal, különösen akkor*, ha *halászhajó hossza alapján különbséget tesznek a* tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok megközelítése és kötelezettségei *között*.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont 2009/18/EK irányelv 2 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) *kereskedelmi tevékenységre nem használt*, nem gépi meghajtású hajók, kezdetleges felépítésű fahajók, *kedvtelési célú jachtok és kedvtelési célú vízi járművek*.

Módosítás

b) nem gépi meghajtású hajók *és* kezdetleges felépítésű fahajók.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

2009/18/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – 9 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

9a. A „haláshajó” kifejezés az 1224/2009/EK rendelet 4. cikkében található fogalommeghatározás szerint értendő.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2009/18/EK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett vizsgálatot végző hatóság biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel kapcsolatban, amelyek:

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett vizsgálatot végző hatóság biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel **vagy súlyos sérülésekkel** kapcsolatban, amelyek:

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2009/18/EK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;

a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a **hajó méretére és típusára, valamint a** baleset helyszínére;

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2009/18/EK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; or

Módosítás

b) az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára, **méretére és típusára**; or

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2009/18/EK irányelv

5 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

Módosítás

c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára, **méretére és típusára**.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2009/18/EK irányelv

5 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Amennyiben a halászhajó hossza a 15 métert nem éri el, nagyon súlyos tengeri baleset esetén a vizsgálatot végző hatóság előzetes értékelést végez annak meghatározása érdekében, hogy végezzen-e a biztonsági **kivizsgálást**.

Módosítás

Amennyiben a halászhajó hossza a 15 métert nem éri el, nagyon súlyos tengeri baleset **vagy súlyos sérülés** esetén a vizsgálatot végző hatóság előzetes értékelést végez annak meghatározása érdekében, hogy végezzen-e a biztonsági **vizsgálatot**.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2009/18/EK irányelv

5 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ha a vizsgálatot végző hatóság úgy határoz, hogy nem végzi el a 15 méter hosszúságot el nem érő haláshajót érintő **nagyon súlyos** tengeri baleset biztonsági kivizsgálását, a határozat indokait a 17. cikk (3) bekezdésének megfelelően rögzíteni és közölni kell.

Módosítás

Ha a vizsgálatot végző hatóság úgy határoz, hogy nem végzi el a 15 méter hosszúságot el nem érő haláshajót érintő tengeri baleset biztonsági kivizsgálását, a határozat indokait a 17. cikk (3) bekezdésének megfelelően rögzíteni és közölni kell, **és a Bizottság további információkat kérhet a vizsgálatot végző hatóságoktól a biztonsági vizsgálat mellőzéséről szóló határozattal kapcsolatban. A Bizottság felkérheti a vizsgálatot végző hatóságot, hogy végezze el a megfelelő biztonsági vizsgálatot.**

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont

2009/18/EK irányelv

8 cikk – 4 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben a bírósági vizsgálatért felelős hatóságokkal **együttműködve** – biztosítják, hogy a vizsgálatot végző hatóság vagy a tengeri biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más vizsgálatot végző hatóság vizsgálói rendelkezzenek a tengeri biztonsági **vizsgálathoz** szükséges minden lényeges információval és ezért **jogkörük** legyen a következőkre:

Módosítás

(4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben a bírósági vizsgálatért felelős hatóságokkal **szoros együttműködésben** – biztosítják, hogy a vizsgálatot végző hatóság vagy a tengeri biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más vizsgálatot végző hatóság vizsgálói rendelkezzenek a tengeri biztonsági **vizsgálat elvégzéséhez** szükséges minden lényeges információval és ezért legyen **jogkörük** a következőkre:

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont
2009/18/EK irányelv
8 cikk – 6 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a balesetek áldozatainak és közeli hozzátartozóinak megsegítésére, és biztosítják számukra, hogy a vizsgálati folyamat során megfelelő tájékoztatást és támogatást kapjanak.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont
2009/18/EK irányelv
14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes vizsgálatot végző hatóság által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően jelentést kell közzétenni.

(1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes vizsgálatot végző hatóság által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően jelentést kell közzétenni.
Amennyiben a jelentés haláshajóra vonatkozik, annak tartalmaznia kell a baleset idején folytatott halászat típusára vonatkozó információkat is.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont
2009/18/EK irányelv
14 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A vizsgálatot végző hatóságoknak mindent meg kell tenniük annak

(2) A vizsgálatot végző hatóságoknak mindent meg kell tenniük annak

érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a következtetésekkel és *a lehetséges* ajánlásokkal együtt, *a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül* a nyilvánosság és különösen a tengerhasznosítási ágazat számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a következtetésekkel és *az esetleges* ajánlásokkal együtt *lehetőség szerint a balesetek áldozatai és közeli hozzátartozóik*, a nyilvánosság és különösen a tengerhasznosítási és *halászati* ágazat számára *a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül* hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – a pont

2009/18/EK irányelv

15 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálatot végző hatóságok biztonsági ajánlásait, és adott esetben – az uniós és a nemzetközi joggal összhangban – azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.

Módosítás

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálatot végző hatóságok biztonsági ajánlásait, *különösen a jövőbeli balesetek megelőzése érdekében*, és *hogy* adott esetben az uniós és a nemzetközi joggal összhangban azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – b pont

2009/18/EK irányelv

15 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) *Adott esetben* valamely vizsgálatot végző hatóság vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés és az elvégzett biztonsági vizsgálatok összesített eredményei alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.

Módosítás

(2) Valamely vizsgálatot végző hatóság vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés és az elvégzett biztonsági vizsgálatok összesített eredményei alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – -a pont (új)

2009/18/EK irányelv

17 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tengeri balesetekre és **rendkívüli** eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által **létrehozott**, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus **adatbázisban** kell tárolni és elemezni.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont

2009/18/EK irányelv

17 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A tagállamok vizsgálatot végző hatóságainak minden nagyon súlyos tengeri balesetről értesíteniük kell az EMCIP-et. A tagállamok meghatározhatják és kijelölhetik az illetékes nemzeti hatóságot vagy hatóságokat, amelyek jelentést tesznek minden egyéb tengeri balesetről és eseményről. Ha a Bizottság tengeri balesetről vagy eseményről szerez tudomást, erről az EMCIP-nek is jelentést kell tennie.

Módosítás

-a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

(1) A tengeri balesetekre és eseményekre vonatkozó adatokat **és a biztonsági vizsgálatokból levont lényeges tanulságokat** a Bizottság által **létrehozandó**, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus **adatbázis révén** kell tárolni és elemezni.

Módosítás

(3) A tagállamok vizsgálatot végző hatóságainak minden nagyon súlyos tengeri balesetről értesíteniük kell az EMCIP-et. A tagállamok meghatározhatják és kijelölhetik az illetékes nemzeti hatóságot vagy hatóságokat, amelyek jelentést tesznek minden egyéb tengeri balesetről és eseményről. Ha a Bizottság tengeri balesetről vagy eseményről szerez tudomást, erről az EMCIP-nek is jelentést kell tennie. **Amennyiben az értesítés haláshajóra vonatkozik, annak tartalmaznia kell a baleset idején folytatott halászat típusára vonatkozó információkat is.**

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 18 pont
2009/18/EK irányelv
23 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság [Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: ezen irányelv hatálybalépésének **dátumától** számított tíz **év]-ig** jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé az irányelv **alkalmazásáról**, valamint az annak való megfelelésről.

Módosítás

A Bizottság [Kiadóhivatal: kérjük a dátum beillesztését: **az** ezen irányelv hatálybalépésének **napjától** számított tíz **évvél]-ig, majd azt követően ötévente** jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé az irányelv **végrehajtásáról**, valamint az annak való megfelelésről, **és adott esetben javaslatokat terjeszt elő a szabályozás javítására. E jelentés elkészítése során a Bizottság adott esetben felhasználja az uniós ügynökségek, például az EFCA és az EMSA által gyűjtött információkat.**

**MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK VAGY SZEMÉLYEK, AMELYEKTŐL,
ILLETVE AKIKTŐL AZ ELŐADÓ ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT**

Az előadó a következő szervezetektől vagy személyektől kapott információkat a vélemény elkészítése során, egészen a jelentés bizottsági elfogadásáig:

Szervezet és/vagy személy
European Transport Workers' Federation Andrea Albertazzi Policy Officer for Fisheries
European Boating Industry, Philip Easthill

A fenti felsorolás az előadó kizárólagos felelősségi körében készült.

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

Cím	A tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosítása
Hivatkozások	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 12.6.2023
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	PECH 12.6.2023
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Niclas Herbst 12.9.2023
Vizsgálat a bizottságban	9.10.2023
Az elfogadás dátuma	29.11.2023
A zárószavazás eredménye	+ : 24 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Gabriel Mato
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)	Erik Poulsen, Anne Sander

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

24	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet
NI	Marc Tarabella
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

0	-

0	0

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás