



26.9.2017

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i
Bezpieczeństwa Żywności

w sprawie międzynarodowego zarządzania oceanami – programu działań na
rzecz przyszłości oceanów w kontekście celów zrównoważonego rozwoju do
roku 2030
(2017/2055(INI))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej (*): Cláudia Monteiro de Aguiar

(*) Zaangażowana komisja – art. 54 Regulaminu

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

- uwzględniając art. 191 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE),
- uwzględniając wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowany „Międzynarodowe zarządzanie oceanami – program działań na rzecz przyszłości oceanów” (JOIN(2016)0049),
- uwzględniając zintegrowaną politykę morską Unii Europejskiej z 2007 r. (COM(2007)0575) i sprawozdanie dotyczące postępów w zakresie tej polityki z 2012 r. (COM(2012)0491),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 z dnia 30 listopada 2011 r. ustanawiające Program na rzecz dalszego rozwoju zintegrowanej polityki morskiej¹,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 15 października 2009 r. zatytułowany „Rozwój międzynarodowego wymiaru zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej” (COM(2009)0536),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 21 października 2010 r. w sprawie zintegrowanej polityki morskiej – oceny dokonanych postępów i nowych wyzwań²,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/1625 z dnia 14 września 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego³,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich⁴,
- uwzględniając dyrektywę 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych oraz trwającą ocenę skutków rozszerzenia obszarów kontroli emisji tlenku siarki na wodach europejskich,
- uwzględniając dyrektywę 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku,
- uwzględniając porozumienie paryskie w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) z 2015 r., które weszło w życie z

¹ Dz.U. L 321 z 5.12.2011, s. 1.

² Dz.U. C 70E z 8.3.2012, s. 70.

³ Dz.U. L 251 z 16.9.2016, s. 77.

⁴ Dz.U. L 257 z 28.8.2014, s. 135.

dniem 4 listopada 2016 r., oraz przewidziane przez strony, zaplanowane, ustalone na szczeblu krajowym wkłady na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 20 lutego 2014 r. zatytułowany „Europejska Strategia na rzecz większego wzrostu gospodarczego i zatrudnienia w turystyce przybrzeżnej i morskiej” (COM(2014)0086),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 października 2015 r. w sprawie nowych wyzwań i koncepcji promowania turystyki w Europie¹,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie „niebieskiego wzrostu” – wspierania zrównoważonego wzrostu w unijnym sektorze żeglugi, transportu morskiego i turystyki²,
 - uwzględniając strategię Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego przyjętą przez Radę Europejską dnia 24 czerwca 2014 r.,
 - uwzględniając projekt konkluzji Rady pt. „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego” (9976/17),
 - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 2 grudnia 2015 r. zatytułowany „Zamknięcie obiegu – plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym” (COM(2015)0614),
 - uwzględniając własne stanowisko negocjacyjne w sprawie pakietu dotyczącego odpadów przyjęte dnia 14 marca 2017 r.;
 - uwzględniając złożony do IMO przez kraje położone nad Bałtykiem i Morzem Północnym wniosek o utworzenie obszarów kontroli emisji tlenu azotu (NECA),
 - uwzględniając konferencję ONZ nt. oceanów, która odbyła się w dniach 5–9 czerwca 2017 r. w Nowym Jorku,
 - uwzględniając wezwanie ONZ z dnia 5 czerwca 2017 r. do podjęcia działań na rzecz oceanów,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspólnego komunikatu do Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowanego „Międzynarodowe zarządzanie oceanami – plan w sprawie przyszłości naszych oceanów”,
1. z zadowoleniem przyjmuje wspólny komunikat pt.: „Międzynarodowe zarządzanie oceanami – plan w sprawie przyszłości naszych oceanów” i zapisane w nim działania; potwierdza znaczenie międzynarodowego zarządzania oceanami w jego wymiarze gospodarczym, środowiskowym i społecznym, które powinno opierać się na podejściu międzysektorowym, przy zwróceniu szczególnej uwagi na zintegrowaną politykę morską i

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0391.

² Dz.U. C 75 z 26.2.2016, s. 24.

objęte nim przekrojowe strategie polityczne, w szczególności „niebieski wzrost” oraz istniejącą i nową najlepszą dostępną wiedzę i dane naukowe o środowisku morskim, zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich, zintegrowany nadzór morski i strategie na rzecz basenów morskich; podkreśla potrzebę spójności polityki oraz zacieśnionej współpracy i koordynacji wszystkich właściwych podmiotów, takich jak rządy, organizacje i instytucje regionalne i międzynarodowe, środowisko naukowe, sektor prywatny i społeczeństwo obywatelskie;

2. w pełni popiera plan działań Komisji określony we wspólnym komunikacie w sprawie międzynarodowego zarządzania oceanami z 2016 r.; podkreśla pilną potrzebę sprawnej realizacji tych działań przez Komisję i państwa członkowskie oraz konieczność przekształcenia zobowiązań UE do zapewnienia zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do oceanów w konkretne strategie na szczeblu unijnym i międzynarodowym;
3. podkreśla istotny wymiar morski celów zrównoważonego rozwoju, a w szczególności (lecz nie wyłącznie) celu czternastego: chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony;
4. podkreśla, że zwiększenie przejrzystości, dostępu do informacji publicznej, zaangażowania zainteresowanych podmiotów oraz zdolności działania podmiotów ONZ, w tym odpowiedzialności publicznej przedstawicieli krajów przy organach międzynarodowych, takich jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) i Międzynarodowa Organizacja Dna Morskiego (ISA), jest kwestią priorytetową w odniesieniu do usuwania niedociągnięć w ramach zarządzania;
5. zauważa ponadto, w kontekście międzynarodowego prawa dotyczącego zanieczyszczenia powietrza, że zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS) państwom członkowskim nie przysługuje prawo do wejścia na statki i ich inspekcji na pełnym morzu lub w trakcie nieszkodliwego przepływu, nawet gdy istnieją rzetelne dowody naruszenia; wzywa zatem strony konwencji ONZ do wzmocnienia ram prawnych konwencji UNCLOS w celu zlikwidowania wszelkich istniejących luk w zarządzaniu i ustanowienia solidnych mechanizmów egzekwowania w odniesieniu do międzynarodowego prawa ochrony środowiska;
6. podkreśla znaczenie regionów najbardziej oddalonych w kontekście środowiska morskiego, w szczególności z uwagi na ich położenie na Oceanie Atlantyckim i Indyjskim, jako laboratoriów umożliwiających badania skutków zmiany klimatu oraz walkę z nimi, badania różnorodności biologicznej i ekosystemów morskich, a także wykazujących duży potencjał w zakresie rozwoju energii ze źródeł odnawialnych oraz biotechnologii morskich; podkreśla potrzebę stworzenia innowacyjnych programów i odpowiedniego finansowania w celu wdrożenia ośrodków badawczo-rozwojowych na terytorium regionów najbardziej oddalonych; w tym celu apeluje o stworzenie klastra morskiego regionów najbardziej oddalonych;
7. z zadowoleniem przyjmuje postępy poczynione przez państwa członkowskie w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich; podkreśla, że konieczne są dalsze wysiłki na rzecz spójnego wdrożenia dyrektywy 2014/89/UE, aby dać przykład dla globalnego wprowadzenia planowania przestrzennego obszarów morskich; wzywa zatem państwa członkowskie, aby najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r. opracowały swoje plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich; podkreśla transnarodowy i

międzynarodowy wymiar tego planowania oraz wzywa Komisję do podjęcia prac nad opracowaniem wniosków w sprawie międzynarodowych wytycznych z uwzględnieniem znaczenia synergii i interakcji między lądem i morzem oraz związanych z nimi procesów takich jak zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną, a także do prowadzenia międzynarodowego forum na temat zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przy udziale zainteresowanych stron i państw trzecich, do promowania go na całym świecie i udostępniania najlepszych praktyk w celu zacieśnienia współpracy międzynarodowej, poprawy zarządzania, utrzymania i eksploatacji oceanów, zwiększenia przejrzystości oraz poprawy kształcenia i szkolenia;

8. podkreśla znaczenie strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego oraz wzywa Komisję do włączenia bezpieczeństwa morskiego do polityki zewnętrznej, mając na uwadze, że znaczna część wymiany handlowej odbywa się drogą morską, a ponad 70 % granic zewnętrznych to granice morskie, oraz że należy zapewnić bezpieczeństwo pasażerów podróżujących przez unijne porty;
9. podkreśla znaczenie dalszego sprzyjania współpracy między Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Fronteksem i Europejską Agencją Kontroli Rybołówstwa (EFCA), zgodnie z mandatem każdej z nich, w celu wspierania władz krajowych państw członkowskich, którym powierzono funkcje straży przybrzeżnej, oraz podkreśla znaczenie promowania bezpieczeństwa i ochrony na morzu, zwalczania przestępczości transgranicznej i ochrony środowiska przez zapobieganie zanieczyszczeniom powodowanym przez instalacje morskie służące do wydobywania ropy naftowej i gazu oraz przez ograniczanie tego zanieczyszczenia; jest zdania, że agencje te powinny otrzymywać większe środki finansowe z UE, jeżeli zachodzi taka potrzeba, aby były w stanie realizować te nowe zadania; podkreśla znaczenie dalszego rozwijania rozwiązań cyfrowych (takich jak ułatwianie branży transportu morskiego formalności sprawozdawczych za pomocą usprawnionych procedur oraz większe inwestycje we wspólną infrastrukturę służącą ogólnoeuropejskiej wymianie danych z korzyścią dla wszystkich organów państw członkowskich wykonujących funkcje straży przybrzeżnej) i zaawansowanych technologii (takich jak zintegrowane usługi morskie EMSA) dla poprawy systemów nadzoru i monitorowania działalności morskiej oraz innych programów, takich jak wspólny mechanizm wymiany informacji (CISE) do celów nadzoru morskiego;
10. wzywa państwa członkowskie oraz jednostki regionalne i lokalne, a także podmioty prywatne do skupienia się na projektach innowacyjnych, biotechnologiach morskich i wykorzystywaniu czystych źródeł energii w celu promowania i dostosowania bardziej ekologicznej infrastruktury i bardziej ekologicznego transportu morskiego oraz do ochrony ekosystemu i różnorodności biologicznej oceanów za pośrednictwem Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), programu „Horyzont 2020” i instrumentu „Łącząc Europę” (CEF); wzywa ponadto państwa członkowskie do skupienia się na alternatywnych i niekonwencjonalnych paliwach dla statków, takich jak skroplony gaz ziemny (LNG), oraz na projekcie niebieskich korytarzy LNG łączących wyspy w celu promowania i dostosowania infrastruktury (takiej jak terminale LNG) jako na technologiach pomostowych, z wykorzystaniem istniejących źródeł finansowania, o których mowa powyżej; wzywa Komisję do rozwijania partnerstw w zakresie oceanów z udziałem najważniejszych podmiotów morskich jako narzędzia zacieśniania współpracy, spójności polityki i koordynacji w kwestiach będących przedmiotem wspólnego

zainteresowania w zakresie obszarów mających kluczowe znaczenie dla zarządzania ocenami, w tym takich jak „niebieski wzrost” i wymiana najlepszych praktyk;

11. podkreśla znaczenie przeglądu dyrektywy w sprawie portowych urzędów odbiorczych oraz zachęca państwa członkowskie i Komisję do przyjęcia strategii – w ramach partnerstwa z IMO, państwami trzecimi i przedstawicielami branży – na rzecz dekarbonizacji sektora morskiego, która wychodziłaby naprzeciw celom porozumienia paryskiego oraz konieczności ustanowienia międzynarodowego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych;
12. podkreśla, że transport morski wywiera wpływ na klimat na świecie oraz na jakość powietrza w wyniku emisji zarówno CO₂, jak i innych substancji, takich jak emisje siarki – o czym mowa w dyrektywie (UE) 2016/802 – i tlenków azotu, gdyż te ostatnie mają szczególny wpływ na miasta portowe i obszary przybrzeżne; zauważa, że przewiduje się wzrost emisji dwutlenku węgla w sektorze morskim o 50–250 % do roku 2050 oraz że ich udział w globalnych emisjach gazów cieplarnianych może wzrosnąć do 17 %, co oznacza znaczny wzrost; ponownie stwierdza, że zgodnie z porozumieniem paryskim gospodarka jako całość musi przyczynić się do ograniczania emisji CO₂;
13. apeluje o stworzenie globalnego mechanizmu rynkowego, takiego jak mechanizm wyceny emisji w ramach IMO dotyczący emisji pochodzących z międzynarodowego transportu morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem regionów całkowicie uzależnionych od transportu morskiego, w szczególności regionów najbardziej oddalonych oraz regionów i państw wyspiarskich;
14. wzywa Komisję do zacieśniania współpracy morskiej i budowania zdolności w ramach współpracy międzynarodowej i współpracy na rzecz rozwoju, do zwalczania skutków wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń i odpadów morskich, takich jak odpady z tworzyw sztucznych i mikroplastikowe śmieci w wirach oceanicznych, oraz do zwalczania usuwania śmieci i ścieków ze statków poza wodami terytorialnymi w celu ochrony, zachowania i zrównoważonego wykorzystywania zasobów morskich; zwraca się do Komisji o wzmoczenie wysiłków na rzecz walki z odpadami morskimi w wymiarze globalnym przez podjęcie działań dotyczących źródeł tych odpadów zlokalizowanych na lądzie, z myślą o radykalnym zmniejszeniu ilości wytwarzanych odpadów i zwiększeniu poziomu recyklingu, jak również przez podjęcie działań w odniesieniu do morskich źródeł odpadów, a jednocześnie wzywa państwa członkowskie do należytego stosowania istniejących przepisów UE dotyczących przemieszczania odpadów, takich jak dyrektywa 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków;
15. wzywa państwa członkowskie oraz władze lokalne i regionalne do wspierania technologii innowacyjnych i inicjatyw finansowych na rzecz podejmowania działań dotyczących zanieczyszczenia mórz i oceanów w celu promowania skutecznych systemów zwrotu kosztów odbioru odpadów ze statków – w szczególności odpadów z tworzyw sztucznych – w portach i przystaniach; wzywa także do podnoszenia świadomości w sektorze żeglugi morskiej w odniesieniu do skutków usuwania odpadów z tworzyw sztucznych do morza oraz do pokonania głównych przeszkód utrudniających wdrożenie Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL);
16. stwierdza, że wymiana wody balastowej jest potencjalnym sposobem uniknięcia wprowadzenia inwazyjnych gatunków obcych; podkreśla, że Międzynarodowa konwencja

o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami IMO, której celem jest kontrolowanie tego problemu i zarządzanie nim, wkrótce wejdzie w życie, a jej pomyślne wdrożenie będzie warunkowane jej szerszą ratyfikacją;

17. wzywa Komisję do przygotowania najpóźniej do 2020 r. wniosku dotyczącego wykorzystywania i instalowania lądowych źródeł prądu przez statki stojące na kotwicy w portach UE z myślą o zmniejszeniu emisji w obszarach portowych, z uwzględnieniem takich substancji zanieczyszczających jak dwutlenek siarki (SO₂), tlenki azotu (NO_x), sadza oraz cząstki stałe emitowane przez statki korzystające z silników pomocniczych w celu wytwarzania prądu do celów komunikacji, oświetlenia, wentylacji i obsługi innego sprzętu pokładowego w czasie postoju w porcie;
18. wzywa Komisję i państwa członkowskie do dokonania oceny i promowania stosowania ograniczeń prędkości statków na szczeblu IMO w celu ograniczenia emisji, z uwzględnieniem projektowego wskaźnika efektywności energetycznej (EEDI) oraz planu zarządzania efektywnością energetyczną statku (SEEMP), jak również faktu, że ograniczenia prędkości są powszechne w sektorach drogowym i kolejowym; podkreśla, że wewnętrzne i zewnętrzne korzyści z niższych prędkości statków przeważają nad kosztami; zauważa, że ograniczenia prędkości są stosunkowo łatwe do monitorowania i egzekwowania, nie stanowiąc przy tym znacznego obciążenia administracyjnego dla zainteresowanych stron;
19. ponownie przywołuje swoją rezolucję z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie zintegrowanej polityki Unii Europejskiej wobec Arktyki¹, w której wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia wszelkich niezbędnych działań w celu odegrania aktywnej roli na rzecz ułatwienia przyjęcia – w ramach konwencji MARPOL – zakazu użytkowania i przewozu ciężkiego oleju opałowego w zbiornikach statków pływających w morzach arktycznych w taki sam sposób, jak ma to obecnie miejsce w odniesieniu do wód otaczających Antarktydę; wzywa Komisję do uwzględnienia środowiskowych, zdrowotnych i klimatycznych zagrożeń płynących ze stosowania ciężkiego oleju opałowego w swym stanowisku w sprawie międzynarodowego zarządzania oceanami; wzywa Komisję, aby w związku z brakiem odpowiednich uregulowań międzynarodowych przedstawiła propozycje przepisów dotyczących statków, które przed wypłynięciem na wody Arktyki wpływają do portów UE, z myślą o zakazaniu stosowania i przewozu paliwa ciężkiego w zbiornikach bunkrowych;
20. wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia aktywnych działań w celu szybkiej finalizacji przedłużającego się procesu określenia planu prac IMO dotyczącego redukcji emisji sadzy ze statków żeglujących w Arktyce, który ma na celu spowolnienie gwałtownego wzrostu temperatury i przyspieszonego topnienia lodu polarnego w tym regionie;
21. zauważa, że automatyzacja i cyfryzacja sektora morskiego pociągają za sobą poprawę umiejętności cyfrowych i kwalifikacji, oraz podkreśla, że jest to okazja do przyciągnięcia młodych ludzi; wzywa Komisję do przedstawienia inicjatyw w tej dziedzinie przez opracowanie wspólnych inicjatyw na rzecz uznawania kwalifikacji i wspieranie rozmaitych form działalności morskiej;

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2017)0093.

22. wyraża ubolewanie z powodu braku jakiegokolwiek odniesienia we wspólnym komunikacie w sprawie międzynarodowego zarządzania oceanami do turystyki przybrzeżnej i morskiej, mając na uwadze jej wpływ na regiony przybrzeżne, wyspiarskie i najbardziej oddalone, a także na sektor turystyki lokalnej, w którym działają głównie MŚP; wzywa do wdrożenia europejskiej strategii na rzecz turystyki w ramach Międzynarodowego Forum na rzecz Oceanów, w tym do stworzenia sieci regionów i zaangażowania w nią lokalnych władz regionów przybrzeżnych jako uczestników ogólnoeuropejskiego dialogu w celu wymiany najlepszych praktyk w dziedzinie inteligentnego zarządzania turystyką przybrzeżną i morską; nalega, aby w strategii Komisji dotyczącej odpadów z tworzyw sztucznych i innych odpadów nie tracono z oczu obszarów przybrzeżnych, gdyż zachwianie równowagi dna oceanicznego ma ogromnie negatywny wpływ na atrakcyjność turystyczną i pociąga za sobą nieuniknione konsekwencje gospodarcze i klimatyczne dla wszystkich rodzajów działalności w regionach najbardziej oddalonych;
23. wzywa do zwiększenia wysiłków w celu intensyfikacji badań naukowych i innowacji umożliwiających lepsze zarządzanie oceanami w sposób zapewniający ochronę i odbudowę ekosystemów morskich, w tym zrównoważony rozwój zasobów, a także lepsze zrozumienie roli oceanów w Europie i na świecie przez zacieśnianie współpracy i wymianę informacji między badaczami, zainteresowanymi stronami, decydentami i ogółem społeczeństwa z myślą o podniesieniu poziomu edukacji w zakresie oceanów oraz wiedzy o możliwościach kariery w niebieskiej gospodarce; wzywa do dokładnej oceny stanu oceanów, opartej na nauce i tradycyjnych systemach wiedzy, zgodnie z dokumentem „Nasz ocean, nasza przyszłość: wezwanie do działania”;
24. podkreśla znaczenie włączenia lokalnych władz regionów przybrzeżnych i regionów najbardziej oddalonych w proces przybliżania obywatelom UE międzynarodowego zarządzania oceanami;

**INFORMACJE O PRZYJĘCIU OPINII
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	25.9.2017
Wynik głosowania końcowego	+: 31 -: 0 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Werner Kuhn, Ulrike Rodust, Olga Sehnalová, Matthijs van Miltenburg
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Clara Eugenia Aguilera García, Barbara Kudrycka, Claudiu Ciprian Tănăsescu

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
OPINIODAWCZEJ**

31	+
ALDE	Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Mark Demesmaeker
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Barbara Kudrycka, Werner Kuhn, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Cláudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Nicola Caputo, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ulrike Rodust, Olga Sehnalová, Claudiu Ciprian Tănăsescu
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	-
-	-

2	0
ENF	Marie-Christine Arnautu
NI	Bruno Gollnisch

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się