



2020/2242(INI)

25.2.2021

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie industrie, onderzoek en energie

inzake een Europese waterstofstrategie
(2020/2242(INI))

Rapporteur voor advies: Georg Mayer

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – artikel 57 van het
Reglement

PA_NonLeg

SUGGESTIES

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de bevoegde Commissie industrie, onderzoek en energie onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

- gezien de Overeenkomst die op de 21e Conferentie van de Partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (COP21) op 12 december 2015 in Parijs is goedgekeurd (de Overeenkomst van Parijs),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 8 juli 2020 getiteld “Een waterstofstrategie voor een klimaatneutraal Europa” (COM(2020)0301),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 getiteld “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030: investeren in een klimaatneutrale toekomst voor ons allemaal” (COM(2020)0562),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal (COM(2019)0640),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 10 maart 2020 getiteld “Een nieuwe industriestrategie voor Europa” (COM(2020)0102),
 - gezien Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen¹,
 - gezien Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen²,
- A. overwegende dat de vervoerssector uiterlijk in 2050 koolstofvrij moet zijn, maar dat dit niet eenvoudig zal zijn, en dat elke vervoerswijze zijn eigen sectorspecifieke kenmerken, bijzondere uitdagingen en behoeften heeft;
- B. overwegende dat het vervoer verantwoordelijk is voor ongeveer 27 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU, en dat waterstof meerdere toepassingen heeft in de industrie en in de elektriciteits- en bouwsector en een groot potentieel biedt als alternatieve brandstof voor de vervoerssector, maar dat de op de markt geïntroduceerde waterstofmogelijkheden voor de verschillende vervoerswijzen nog steeds beperkt zijn;
- C. overwegende dat elektrische auto's met accu's het potentieel hebben om een aanzienlijk deel van de markt voor personenauto's voor hun rekening te nemen; overwegende dat de sector zwaar vervoer moeilijk koolstofvrij te maken is en dat directe elektrificatie er door de lage kostenefficiëntie en om technische redenen slechts in beperkte mate plaatsvindt; overwegende dat accu's praktische problemen met zich meebrengen, bijvoorbeeld in sectoren waar gebruik wordt gemaakt van zware bedrijfsvoertuigen, treinen op niet-geëlektrificeerde spoorlijnen, vrachtschepen of vliegtuigen, waardoor mogelijkheden ontstaan voor andere energiedragers zoals waterstof, aangezien waterstof

¹ PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82.

² PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

grote hoeveelheden energie aan boord van een voer- of vaartuig kan opslaan, indien nodig snel kan worden bijgetankt en alleen water uitstoot;

- D. overwegende dat directe elektrificatie op basis van hernieuwbare bronnen de voorkeur geniet als optie om het vervoer koolstof vrij te maken en onze klimaatdoelstellingen te verwezenlijken met inachtneming van het energie-efficiëntie-eerstbeginsel en het technologieneutraliteitsbeginsel, en overwegende dat waterstof in de eerste plaats moet worden gebruikt om de uitstoot te helpen terugdringen in sectoren die moeilijk te decarboniseren zijn, zoals de sectoren van zwaar vervoer over land, de luchtvaart en zeevervoer;
- E. overwegende dat de vraag naar waterstof moet worden gestimuleerd om geleidelijk nieuwe toepassingen te introduceren en van de Europese Unie een normstellende en toonaangevende regio voor waterstof te maken; merkt op dat een ambitieuze strategie voordelen op het gebied van waterstof kan opleveren voor alle lidstaten via de bevordering van een waterstofunie, en tot één miljoen banen kan scheppen en 150 miljard EUR aan jaarlijkse inkomsten kan genereren tegen 2030, terwijl tegelijkertijd de jaarlijkse CO₂-uitstoot met ongeveer 560 megaton kan worden teruggedrongen tegen 2050;
- F. merkt op dat de Commissie in 2018 raamde dat waterstof in 2050 13 tot 14 % van de energiemix van de Unie zou uitmaken³;
- G. overwegende dat nieuwe technologieën en innovaties zich moeten kunnen ontwikkelen en dat daarom aanzienlijke investeringen nodig zijn om de productie en distributie op te schalen, hetgeen schaalvoordelen zou opleveren, en dat het concurrentievermogen van de vervoerssector in de EU moet worden gevrijwaard;
- H. overwegende dat er strenge Europese veiligheids- en classificatienormen voor de productie, het vervoer, de opslag en het gebruik van waterstof moeten worden opgesteld, en dat die moeten worden gewaarborgd en gebaseerd moeten zijn op kosteneffectiviteit en onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek;
- I. overwegende dat een koolstofarme aanpak bij de ontwikkeling van waterstofinfrastructuur een aanvullende rol kan spelen om de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen;
- J. overwegende dat de beschikbaarheid van aanvullende infrastructuur voor hernieuwbare energie een essentiële voorwaarde is voor de introductie en het gebruik van hernieuwbare waterstof in de vervoerssector;
- K. overwegende dat de Gemeenschappelijke Onderneming brandstofcellen en waterstof (FCH JU) synergieën met de gemeenschappelijke ondernemingen in de vervoerssector tot stand zal moeten brengen om een passende integratie tussen waterstoftechnologie en vervoersinfrastructuur en -diensten te bevorderen; overwegende dat de nadruk moet liggen op gezamenlijke inspanningen voor het opzetten van Europese

³ Mededeling van de Commissie van 28 november 2018 getiteld “Een schone planeet voor iedereen: een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie” (COM(2018)0773).

waterstoftoeleveringsketens, met als doel een onderling verweven en volwaardig Europees waterstofenergiesysteem tot stand te brengen om Europa minder afhankelijk te maken van energieleveranciers uit derde landen en de wereldleider te worden op de waterstofmarkt;

Weg

1. benadrukt dat de modal shift, efficiëntie en directe elektrificatie, met name voor personenauto's en bussen, een enorm potentieel inhouden om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen in het wegvervoer; stelt op basis van de huidige stand van de technologische ontwikkelingen vast dat voor wegvervoer de nadruk moet liggen op een intensivering van de introductie van elektrische voertuigen; wijst er echter op dat niet alle wegvervoer in de nabije toekomst elektrisch kan worden en dat waterstoftoepassingen daarom interessante mogelijkheden bieden voor die segmenten van het vervoerssysteem waarin CO₂-reductie moeilijk te verwezenlijken is en grootschalige elektrificatie vrijwel onmogelijk is, zoals in het geval van zwaar vervoer over de weg over lange afstanden; onderstreept bovendien de belangrijke specifieke kenmerken van waterstof wat betreft tanktijd (kort) en autonomie (vergelijkbaar met die van voertuigen met een interne verbrandingsmotor);
2. benadrukt dat de leiderspositie van Europa op het gebied van technologie voor hernieuwbare en koolstofarme waterstof moet worden behouden en verder moet worden ontwikkeld door middel van een concurrerende en duurzame waterstofeconomie; is ingenomen met de lancering van mobiliteitslaboratoria in Europese steden om experimenten met duurzaam openbaar vervoer op basis van alternatieve brandstoffen te bevorderen, en pleit ervoor ook waterstof in aanmerking te nemen als optie voor de uitvoering van die experimenten; merkt op dat de hoge prijs van alle wegvoertuigen op waterstof, het gebrek aan een passende infrastructuur voor waterstofvervoer en het gebrek aan een distributienetwerk met voldoende tankstations als gecombineerd effect hebben dat een massale ontwikkeling wordt afgeremd;
3. beklemtoont dat het stadsvervoer een zeer interessante testomgeving is om te experimenteren met de grote technologische uitdagingen van dit soort alternatieve energie in het vervoer, waaronder de beschikbaarheid van tanklocaties, opslag en mogelijkheden om snel bij te tanken; benadrukt in dit verband de belangrijke rol van lokale en regionale publiek-private partnerschappen om de ontwikkeling en het gebruik van waterstof te stimuleren;
4. wijst erop dat de productie van waterstof geen doel op zich is, maar resultaten moet opleveren op het vlak van emissiereducties; dringt aan op een geharmoniseerde EU-strategie voor de ontwikkeling van infrastructuur en het gebruik van waterstof in zware bedrijfsvoertuigen; wijst erop dat het nodig is de markt omhoog te sturen om deze sectoren te voorzien van kostenefficiënte, betaalbare en klimaatneutrale alternatieven voor fossiele brandstoffen, en dat het met het oog hierop noodzakelijk is een brede toepassing van producten op basis van hernieuwbare waterstof te bevorderen;
5. benadrukt dat er, in overeenstemming met het energie-efficiëntie-eerstbeginsel en de Green Deal, meer ambitie op het gebied van hernieuwbare energie en energie-efficiëntie moet worden getoond om de groene transitie te bewerkstelligen, met inachtneming van

de energiemix van de lidstaten en hun respectieve uitgangsposities; wijst erop dat de komende herziening van de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen concrete doelstellingen zal moeten omvatten wat de integratie van waterstofinfrastructuur in vervoerssystemen betreft;

Luchtvaart

6. benadrukt dat het van belang is EU-ondernemingen te stimuleren en toe te zien op hun vorderingen bij de ontwikkeling van een breed scala aan technologieën, waaronder waterstof, om een omvattende benadering mogelijk te maken waarmee een schonere luchtvaart tot stand kan worden gebracht, van kleine en middelgrote tot grote luchtvaartuigen;
7. wijst erop dat er voor directe elektrificatie en het gebruik van accu's voor hybride en/of volledig elektrische vliegtuigen wellicht voldoende plaats is aan boord van kleine luchtvaartuigen en hefschroefvliegtuigen, maar dat dit bij vracht- en passagiersvervoer over lange afstanden praktische problemen oplevert, aangezien het niet mogelijk is de accu's voldoende op te laden of het vereiste aantal accu's aan boord te nemen, en dat waterstof bijgevolg een van de meest veelbelovende opties is voor het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector voor langeafstandsvluchten;
8. wijst op de mogelijkheid om te onderzoeken of elektrische en/of hybride enablers en brandstofcellen kunnen worden geïntegreerd in vliegtuigen, en merkt op dat waterstof op korte tot middellange termijn kan worden gebruikt als basis voor synthetische vliegtuigbrandstof die als drop-inbrandstof in bestaande luchtvaartuigen kan worden ingezet, terwijl op de lange termijn een direct gebruik van waterstof kan worden overwogen, door middel van door waterstof aangedreven brandstofcellen of straalmotoren op basis van waterstof, nadat eerst innovaties op het gebied van vliegtuigmotoren en -systemen worden ontwikkeld;
9. verzoekt de Commissie te voorzien in stimulansen voor de sector om gebruik te maken van alternatieve en synthetische brandstoffen en andere schone technologieën, en zodra deze volledig beschikbaar zijn, de luchtvaartsector eventueel te verplichten om brandstoffen te mengen, teneinde de technologische leiderspositie en het internationale concurrentievermogen van Europa te bevorderen;

Maritieme waterwegen en binnenwateren

10. ondersteunt het gebruik van waterstof en op waterstof gebaseerde brandstoffen en brandstofcellen in de binnenvaart, de korte vaart en de lange vaart, waar directe elektrificatie moeilijk is; benadrukt de strategisch essentiële rol van multimodale zee- en binnenhavens als innovatiepools en -hubs voor de invoer, productie, opslag, levering en het gebruik van waterstof, en beklemtoont dat oplossingen op basis van hernieuwbare waterstof van bijzonder belang zijn voor eilanden en ultraperifere gebieden;
11. wijst op het belang van overgangsbrandstoffen voor vervoerswijzen waarvoor waterstof nog geen kostenefficiënte oplossing is; benadrukt in dit verband het potentieel van vloeibaar aardgas (LNG) en gecombineerd aardgas (CNG) als overgangsooplossing, maar wijst er tegelijk op dat fossielebrandstoflock-ins en gestrande activa moeten worden voorkomen;

12. onderstreept dat er behoefte is aan ruimte en investeringen in haveninfrastructuur om het gebruik van nieuwe emissievrije en emissiearme technologieën aan nationale kusten en in havens te bevorderen, teneinde de ontwikkeling van de waterstofeconomie te faciliteren en een industriële waardeketen voor waterstof tot stand te brengen langs multimodale vervoerscorridors;
13. spoort de Commissie ertoe aan belemmeringen weg te nemen en te voorzien in de nodige financiering om voor alle energiedragers een gelijk speelveld te waarborgen, ter ondersteuning van de decarbonisatie;
14. verzoekt de Commissie te komen met een omvattend risicogebaseerd kader voor de veiligheid van het vervoer in heel Europa; merkt bij wijze van voorbeeld op dat het veiligheidskader voor de zee- en de binnenvaart gestandaardiseerde procedures moet omvatten voor bunkering op schepen en aan wal, voor opslag en ventilatie aan boord, procedures voor een veilige afhandeling en een veilig beheer van noodsituaties, alsook opleidingen voor personeel dat met waterstof werkt;
15. wijst op het belang van overgangsbrandstoffen voor vervoerswijzen waarvoor waterstof nog geen kostenefficiënte oplossing is; benadrukt in dit verband het potentieel van LNG als overgangsooplossing om de broeikasgasemissies in de sectoren van de binnenvaart en het zeevervoer te verminderen, aangezien een toenemend aantal schepen op LNG vaart, dat minder CO₂, NO_x en fijnstof uitstoot dan conventionele scheepsbrandstoffen; merkt bovendien op dat de vaartuigen die nu worden aangedreven door LNG, en de distributie-infrastructuur voor LNG op de middellange tot lange termijn kunnen worden aangepast voor het gebruik van biogas, en dat een opschaling van bio-LNG als scheepsbrandstof bijgevolg van essentieel belang zal zijn; benadrukt dan ook hoe belangrijk het is te investeren in potentiële emissievrije brandstoffen zoals waterstof en in emissiearme brandstoffen, met inachtneming van het beginsel van technologische neutraliteit;

Spoor

16. merkt op dat 46 % van het hoofdspoornet nog steeds wordt bediend met dieseltechnologie, maar dat de Europese spoorwegsector innovatieve oplossingen ontwikkelt om substantieel bij te dragen aan het koolstofvrij maken van het vervoer over land;
17. benadrukt in dit verband de mogelijkheid om elektrische treinen met accu, treinen met waterstofbrandstofcellen en aangepaste diesellocomotieven te gebruiken op de delen van het spoornet waar directe elektrificatie te duur is of niet geschikt is, of waar de vervoersfrequentie te laag ligt om kostenefficiënt te zijn, zoals op kleine regionale lijnen;
18. wijst erop dat de Europese spoorwegindustrie koploper is wat betreft innovaties op het gebied van door waterstof aangedreven treinen; merkt op dat dergelijk rollend materieel een uitstekend alternatief biedt voor de dure elektrificatie van kleine regionale lijnen voor zowel vracht- als passagiersvervoer, en benadrukt dat het gebruik van schone waterstof waar directe elektrificatie niet mogelijk is, ervoor kan zorgen dat het spoor op milieugebied volledig neutraal kan worden gemaakt;

O&I: de ontwikkeling van veiligheidsnormen

19. herinnert eraan dat er diverse EU-financieringsinstrumenten en -bronnen zijn die investeringen in waterstof kunnen ondersteunen, zoals InvestEU, de nieuwe faciliteit voor herstel en veerkracht, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds, het nieuwe initiatief React-EU en de toekomstige Connecting Europe Facility (CEF); onderstreept dat de mogelijkheden van het mechanisme voor een rechtvaardige transitie verder moeten worden onderzocht om investeringen in waterstof te ondersteunen; verzoekt de Commissie om na te gaan of er synergieën mogelijk zijn tussen de verschillende EU-programma's;
20. onderstreept dat investeringen in onderzoek en ontwikkeling prioriteit moeten krijgen, aangezien waterstofoplossingen in het vervoer zich momenteel nog in een vroeg ontwikkelingsstadium bevinden; benadrukt dat er in de hele waardeketen voor waterstof verdere inspanningen op het gebied van onderzoek en innovatie nodig zijn om multimodale oplossingen te onderzoeken, met name wat betreft het verhogen van de energie-efficiëntie en het verlagen van de kosten, teneinde het gebruik van waterstof uit te breiden en te verbeteren; wijst op de noodzaak van normvoorbereidend onderzoek, onder meer naar de veiligheidsaspecten, in aanvulling op de plannen en routekaarten voor de uitrol, teneinde te zorgen voor verbeterde en geharmoniseerde normen, leveringszekerheid en een hoge mate van duurzaamheid;
21. is ingenomen met het voornemen van de Commissie om in 2021 het staatssteunkader te herzien, met inbegrip van de richtsnoeren inzake staatssteun op het gebied van energie en milieubescherming;
22. steunt de Europese alliantie voor schone waterstof, de alliantie voor hernieuwbare waterstof en de belangrijke projecten van gemeenschappelijk Europees belang; wijst erop dat de FCH JU synergetische samenwerkingsverbanden met gemeenschappelijke ondernemingen van de EU waarborgt, alsook met alle belanghebbenden die betrokken zijn bij de ontwikkeling van waterstoftoepassingen;
23. wijst erop dat de EU en de lidstaten, in overeenstemming met de externe dimensie van de Europese Green Deal, nieuwe samenwerkingsmogelijkheden op het gebied van schone waterstof actief moeten bevorderen en snel strategische partnerschappen met buurlanden en derde landen moeten ontwikkelen, om zo bij te dragen aan de hertekening van onze mondiale energiepartnerschappen, EU-normen en -regelgeving te bevorderen en de strategische belangen van Europa te vrijwaren;
24. benadrukt dat het belangrijk is steun te verlenen aan onderzoek volgens een technologieneutrale aanpak op basis van broeikasgasemissies gedurende de levenscyclus en wetenschappelijk gefundeerde duurzaamheidscriteria, teneinde de overgang naar de volgende generatie koolstofvrije vervoerssystemen te versnellen;
25. is van mening dat het van het allergrootste belang is om de industrie hierbij te betrekken en werknemers voldoende kennis over waterstof bij te brengen; benadrukt dat de veiligheidsdimensie altijd voorrang moet krijgen;
26. is ingenomen met de Climate Bank Roadmap 2021-2025 van de Europese Investeringsbank (EIB) en met de mogelijkheid om adviesdiensten en technische

bijstand van de EIB-advieshubs en in het kader van Horizon Europa te combineren; benadrukt in dit verband dat speciale aandacht moet uitgaan naar het mobiliseren van investeringen voor de introductie van waterstof in het vervoer;

Aanbevelingen

27. wijst op het belang van coördinatie voor het bereiken van geharmoniseerde hoge veiligheidsnormen voor vervoersinfrastructuur, en verzoekt de Commissie duidelijkheid te verschaffen over de synergieën tussen de CEF-Energie en de CEF-Vervoer en deze te benadrukken; dringt aan op het creëren van synergieën tussen het TEN-T en het TEN-E en van strategieën voor alternatieve brandstoffen, met het oog op een gefaseerde uitrol van waterstoftankstations die geschikt zijn voor alle voertuigen en andere alternatieve brandstoffen langs vervoerscorridors en op strategische locaties, zoals zee- en binnenhavens, luchthavens en treinstations, indien mogelijk gerealiseerd op bestaande locaties waar meerdere brandstoffen beschikbaar zijn, en vergezeld van de vereiste essentiële technische voorschriften en geharmoniseerde normen op basis van risicobeoordelingen;
28. wijst erop hoe belangrijk het is verschillende EU-financieringsbronnen samen te voegen door directe medefinanciering in het kader van de CEF te combineren met het EFRO en het Cohesiefonds, en tegelijk de beschikbare particuliere financiering ten volle te benutten, teneinde te zorgen voor een passende integratie tussen het TEN-T-netwerk, de waterstofinfrastructuur en de vervoerssystemen en -diensten op regionaal en lokaal niveau;
29. is ingenomen met het voornemen van de Commissie om de ontwikkeling van infrastructuur voor het tanken van waterstof op te nemen in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de herziening van de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
30. stelt vast dat in de waterstofstrategie niet wordt ingegaan op de aanzienlijke rol van kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) in de waardeketens van de EU op het gebied van energie en vervoer; verzoekt de Commissie de toegang van kmo's tot onderzoek en financiering te vergemakkelijken en hun voortgang te volgen met behulp van een passende set van kernprestatie-indicatoren, teneinde bij te dragen tot empirisch onderbouwde beleidsvorming; onderstreept dat specifieke steuninstrumenten voor waterstof toegankelijk moeten zijn voor kmo's in de EU;
31. benadrukt dat de evaluatie van de milieuvoordelen van waterstof wat broeikasgasemissies betreft, moet worden gekoppeld aan een nauwkeurige analyse van de productie tot en met het gebruik; verzoekt de Commissie deze gegevens te verzamelen voor de verschillende soorten waterstof;
32. is ingenomen met het initiatief van de Commissie om de energiebelasting van de EU te herzien; verzoekt de Commissie en de Raad te zorgen voor een gelijk speelveld voor de verschillende energiedragers om sectorintegratie te bevorderen, met volledige inachtneming van de bevoegdheden van de lidstaten op het gebied van fiscaal beleid, zonder enige inmenging;
33. herinnert eraan dat in de richtlijn hernieuwbare energie II voor brandstofleveranciers

een streefcijfer is vastgesteld voor een aandeel hernieuwbare energie van 14 %; merkt op dat de toepassing en het gebruik van waterstof in de vervoerssector bijdragen tot emissievrije oplossingen; verzoekt de Commissie zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verschaffen over de rol van waterstof in de richtlijn hernieuwbare energie II, met name wat betreft de certificeringsvereisten en de mogelijke toepassing van vermenigvuldigingsfactoren, aangezien deze de basis vormen voor toekomstige investeringen.

INFORMATIE OVER DE GOEDKEURING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Datum goedkeuring	25.2.2021
Uitslag eindstemming	+: 37 -: 5 0: 6
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

37	+
ECR	Peter Lundgren
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov

5	-
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

6	0
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding