



2020/2242(INI)

25.2.2021

STANOVISKO

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre priemysel, výskum a energetiku

k Európskej stratégii pre vodík
(2020/2242(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Georg Mayer

(*) Postup pridružených výborov – článok 57 rokovacieho poriadku

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre priemysel, výskum a energetiku, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

- so zreteľom na dohodu prijatú 12. decembra 2015 na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (COP21) v Paríži (Parížska dohoda),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 8. júla 2020 s názvom Vodíková stratégia pre klimaticky neutrálnu Európu (COM(2020)0301),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie zo 11. decembra 2019 s názvom Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 – Investícia do klimaticky neutrálnej budúcnosti v prospech našich občanov (COM(2020)0562),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 o Európskej zelenej dohode (COM(2019)0640),
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 10. marca 2020 s názvom Nová priemyselná stratégia pre Európu (COM(2020)0102),
 - so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov¹,
 - so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá²,
- A. keďže odvetvie dopravy sa musí do roku 2050 dekarbonizovať, nebude to však jednoduché a každý druh dopravy má svoje vlastné špecifiká, osobitné výzvy a požiadavky špecifické pre dané odvetvie;
- B. keďže doprava spôsobuje približne 27 % celkových emisií skleníkových plynov (GHG) v EÚ a vodík má viacnásobné využitie v celom priemysle a v odvetviach elektrickej energie a stavebníctva a ponúka veľký potenciál ako alternatívne palivo pre odvetvie dopravy, ale možnosti vodíka zavedené trhom pre rôzne druhy dopravy sú stále obmedzené;
- C. keďže elektrické autá na batérie majú potenciál zabezpečiť významnú časť trhu pre súkromné vozidlá; keďže ťažká doprava je odvetvie, ktoré je ťažké dekarbonizovať a v ktorom je priama elektrifikácia obmedzená z dôvodu nízkej nákladovej efektívnosti a z technických dôvodov; keďže batérie predstavujú praktické problémy v odvetviach, ako sú napríklad odvetvia využívajúce ťažké úžitkové vozidlá, vlaky na neelektrifikovaných tratiach, nákladné lode alebo lietadlá, čo vytvorí príležitosti pre iné energetické nosiče, ako je vodík, pretože by mohli uskladňovať veľké množstvá energie na palube vozidla alebo plavidla, umožniť rýchle dopĺňanie paliva v prípade potreby a vyrábať ako výstup

¹ Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82.

² Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.

výfukových plynov iba vodnú paru;

- D. keďže priama elektrifikácia z obnoviteľných zdrojov je uprednostňovanou možnosťou dekarbonizácie dopravy a dosiahnutia našich cieľov v oblasti klímy pri dodržaní zásad prvoradosti energetickej efektívnosti a technologickej neutrality, a keďže vodík by sa mal v prvom rade využívať na pomoc pri znižovaní emisií v odvetviach s ťažkou elimináciou emisií uhlíka, ako sú napríklad odvetvia ťažkej pozemnej dopravy, letectva a námornej dopravy;
- E. keďže dopyt po vodíku by sa mal stimulovať, aby sa postupne začlenili nové aplikácie a aby sa Európska únia stala regiónom stanovujúcim normy a svetovým lídrom využívania vodíka; keďže ambiciózna stratégia môže do roku 2030 zabezpečiť výhody vodíka pre všetky členské štáty prostredníctvom podpory vodíkovej únie, a môže vytvoriť až 1 milión pracovných miest, generovať ročné príjmy až do výšky 150 miliárd EUR a zároveň znížiť ročné emisie CO₂ o približne 560 megaton do roku 2050;
- F. keďže Komisia v roku 2018 predpokladala, že do roku 2050 bude vodík predstavovať 13 – 14 % podielu v energetickom mixe Únie³;
- G. keďže nové technológie a inovácie sa musia vyvíjať, a preto sú potrebné značné investície na rozšírenie výroby a distribúcie, čo by viedlo k úsporám z rozsahu, pričom treba zachovať konkurencieschopnosť odvetvia dopravy EÚ;
- H. keďže by sa mali vypracovať a zaručiť prísne európske bezpečnostné a klasifikačné normy pre výrobu, prepravu, skladovanie a využívanie vodíka a mali by sa zakladať na nákladovej efektívnosti a na nezávislom vedeckom výskume;
- I. keďže pokiaľ ide o rozvoj vodíkovej infraštruktúry, nízkouhlíkové hospodárstvo môže zohrávať doplnkovú úlohu pri dosahovaní cieľov Únie v oblasti klímy;
- J. keďže dostupnosť dodatočnej obnoviteľnej energetickej infraštruktúry je základnou podmienkou zavádzania a rozvoja používania vodíka v odvetví dopravy;
- K. keďže spoločný podnik pre palivové články a vodík bude musieť dosiahnuť synergie so spoločnými podnikmi v odvetví dopravy s cieľom podporiť primeranú integráciu vodíkových technológií a dopravných infraštruktúr a služieb; keďže dôraz by sa mal klásť na budovanie európskych dodávateľských reťazcov vodíka prostredníctvom spoločného úsilia s cieľom vytvoriť prepojený a plnohodnotný európsky systém vodíkovej energie s cieľom znížiť závislosť Európy od dodávateľov z tretích krajín a stať sa svetovým lídrom na trhu s vodíkom;

Cestná doprava

- 1. zdôrazňuje obrovský potenciál znižovania emisií skleníkových plynov v cestnej doprave prostredníctvom presunu na iné druhy dopravy, efektívnosti a priamej elektrifikácie, najmä v prípade osobných automobilov a autobusov; konštatuje, že pokiaľ ide o cestnú dopravu, vzhľadom na súčasný stav technologického vývoja by sa pozornosť mala

³ Oznámenie Komisie z 28. novembra 2018 s názvom Čistá planéta pre všetkých: Európska dlhodobá strategická vízia pre prosperujúce, moderné, konkurencieschopné a klimaticky neutrálne hospodárstvo, COM(2018) 0773.

zamerat' na intenzívnejšie využívanie elektrických vozidiel; poukazuje však na to, že keďže v blízkej budúcnosti nebude všetka cestná doprava elektrifikovateľná, vodíkové aplikácie ponúkajú zaujímavé možnosti pre tie segmenty dopravného systému, v ktorých je ťažké dosiahnuť zníženie emisií CO₂ a kde je elektrifikácia vo veľkom rozsahu prakticky nemožná, ako napríklad diaľková nákladná cestná doprava; okrem toho zdôrazňuje významnú osobitosť vodíka z hľadiska času čerpania (krátky) a dojazdu (porovnateľný s vozidlami so spaľovacím motorom);

2. zdôrazňuje potrebu zachovať a ďalej rozvíjať vedúce postavenie Európy v oblasti obnoviteľných a nízkouhlíkových vodíkových technológií prostredníctvom konkurencieschopného a udržateľného vodíkového hospodárstva; víta spustenie laboratórií mobility v európskych mestách na podporu experimentov v oblasti udržateľnej verejnej dopravy založených na využívaní alternatívnych palív a nabáda na začlenenie vodíka do možností, ktoré sa majú použiť na vykonávanie týchto experimentov; konštatuje, že kombinovaný účinok všetkých cestných vozidiel s vodíkovým pohonom je príliš drahý a chýbajúca vhodná vodíková dopravná infraštruktúra a distribučná sieť s dostatočnými čerpacími stanicami brzdia masový rozvoj;
3. vyzdvihuje skutočnosť, že mestská doprava ponúka obzvlášť zaujímavé testovacie prostredie pre experimenty, ktoré riešia hlavné technologické výzvy tohto typu alternatívnej energie v doprave, s dostupnosťou nabíjacích staníc, skladovacích miest a možností rýchleho dopĺňania paliva; v tejto súvislosti zdôrazňuje dôležitú úlohu miestnych a regionálnych verejno-súkromných partnerstiev s cieľom podporiť rozvoj a využívanie vodíka;
4. vyzdvihuje skutočnosť, že výroba vodíka nie je sama osebe cieľom, ale musí priniesť zníženie emisií; požaduje harmonizovanú stratégiu EÚ pre rozvoj infraštruktúry a využívanie vodíka v ťažkých úžitkových vozidlách; poukazuje na to, že na dosiahnutie rozmachu trhu potrebného na to, aby sa týmto odvetviám poskytli nákladovo efektívne, cenovo dostupné a klimaticky neutrálne alternatívy k fosílnym palivám, by sa malo podporovať široké uplatňovanie výrobkov pochádzajúcich z vodíka z obnoviteľných zdrojov;
5. zdôrazňuje, že v súlade so zásadou prvoradosti energetickej efektívnosti a so zeleným dohovorom je potrebná vyššia úroveň ambícií v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov a energetickej efektívnosti s cieľom zabezpečiť ekologickú transformáciu pri súčasnom rešpektovaní energetickeho mixu členských štátov a ich východiskových bodov; pripomína, že nadchádzajúca revízia smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá bude musieť zahŕňať konkrétne ciele, pokiaľ ide o integráciu vodíkovej infraštruktúry do dopravných systémov;

Letectvo

6. zdôrazňuje význam posilnenia spoločností EÚ a monitorovania ich pokroku s cieľom vyvinúť širokú škálu technológií vrátane vodíka s cieľom umožniť komplexný prístup k čistejšej leteckej doprave od malých a stredných až po veľké lietadlá;
7. vyzdvihuje skutočnosť, že priama elektrifikácia a používanie batérií pre hybridné a/alebo plne elektrické lietadlá by mohli vyhovovať pri malých lietadlách a rotorových

lietadlách, keďže to predstavuje praktické problémy pre diaľkovú nákladnú a osobnú dopravu, keďže nie je možné dostatočne nabíjať batérie ani umiestniť potrebný počet batérií na palubu, čím sa vodík stáva jednou z najsľubnejších možností dekarbonizácie odvetvia leteckej dopravy v prípade diaľkových letov;

8. vyjadruje možnosť preskúmať integráciu elektrických a/alebo hybridných aktivátorov a palivových článkov do lietadiel a skutočnosť, že v krátkodobom až strednodobom horizonte by sa vodík mohol použiť ako základ pre syntetické letecké palivo, ktoré by sa mohlo použiť ako palivo v existujúcich lietadlách, zatiaľ čo z dlhodobého hľadiska by sa mohlo uvažovať o priamom použití vodíka prostredníctvom vodíkových palivových článkov alebo motorov na vodíkový prúd po inováciách leteckých motorov a systémov;
9. vyzýva Komisiu, aby odvetviu poskytla stimuly na využívanie alternatívnych a syntetických palív, ako aj iných čistých technológií, a aby po tom, ako budú v plnej miere k dispozícii, prípadne zaviedla povinnosť zmiešavania do odvetvia leteckej dopravy s cieľom posilniť vedúce postavenie Európy v oblasti technológií a jej medzinárodnú konkurencieschopnosť;

Námorné a vnútrozemské vodné cesty

10. podporuje využívanie vodíka, palív na báze vodíka a palivových článkov pre vnútrozemské vodné cesty, na účely námornej a námornej pobrežnej plavby, kde je priama elektrifikácia náročná; zdôrazňuje strategicky dôležitú úlohu multimodálnych námorných a vnútrozemských prístavov ako inovačných združení a centier pre dovoz, výrobu, uskladňovanie, dodávku a využívanie vodíka a zdôrazňuje, že riešenia založené na vodíkovej energii z obnoviteľných zdrojov majú osobitný význam pre ostrovy a najvzdialenejšie regióny;
11. zdôrazňuje význam prechodných palív pre druhy dopravy, pri ktorých vodík zatiaľ neposkytuje nákladovo konkurencieschopné riešenie; v tejto súvislosti zdôrazňuje potenciál skvapalneného zemného plynu (LNG) a stlačeného zemného plynu (CNG) ako prechodného riešenia, pričom treba zabrániť blokovaniu fosílnych palív a uviaznutým aktívam;
12. zdôrazňuje potrebu priestoru a investícií do prístavnej infraštruktúry na podporu využívania nových technológií s nulovými a nízkymi emisiami na pobrežiach a v prístavoch s cieľom uľahčiť rozvoj vodíkovej ekonomiky a vytvoriť priemyselný hodnotový reťazec vodíka pozdĺž multimodálnych dopravných koridorov;
13. nabáda Komisiu, aby odstránila prekážky a poskytla potrebné finančné prostriedky na zabezpečenie rovnakých podmienok pre všetky energetické nosiče s cieľom podporiť dekarbonizáciu;
14. vyzýva Komisiu, aby navrhla celkový rámec bezpečnosti dopravy založený na riziku v celej Európe; zdôrazňuje napríklad, že rámec námornej dopravy a bezpečnosti vnútrozemskej plavby by mal zahŕňať štandardizované postupy tankovania pre lode aj pobrežie, skladovanie a vetranie na palube, postupy na bezpečnú manipuláciu s núdzovými situáciami a ich riadenie a odbornú prípravu personálu pracujúceho s vodíkom;

15. zdôrazňuje význam prechodných palív pre druhy dopravy, pri ktorých vodík zatiaľ neposkytuje nákladovo konkurencieschopné riešenie; v tejto súvislosti zdôrazňuje potenciál LNG ako prechodného riešenia na zníženie emisií skleníkových plynov na vnútrozemských vodných cestách, ako aj v odvetviach námornej dopravy, keďže na LNG sa prevádzkuje čoraz väčší počet lodí, ktoré emitujú menej CO₂, NO_x a tuhých častíc ako konvenčné lodné palivá; okrem toho zdôrazňuje, že v strednodobom až dlhodobom horizonte by sa plavidlá, ktoré sú v súčasnosti prevádzkované a distribučné infraštruktúry používané na LNG, mohli zmeniť na využívanie bioplynu, a preto bude nevyhnutné rozšíriť biopalivo LNG ako lodné palivo; zdôrazňuje preto, že je dôležité investovať do palív s možnými nulovými emisiami, ako je vodík, ako aj do nízkouhlíkových palív pri súčasnom dodržiavaní zásady technologickkej neutrality;

Železničná doprava

16. poznamenáva, že 46 % hlavnej vlakovej siete je stále prevádzkovaných dieselovými technológiami, ale že európsky železničný sektor vyvíja inovatívne riešenia s cieľom výrazne prispieť k dekarbonizácii pozemnej dopravy;
17. v tejto súvislosti zdôrazňuje možnosť používať vlaky s batériovými a vodíkovými palivovými článkami a dodatočne vybavené dieselové lokomotívy v tých častiach vlakovej siete, kde je priama elektrifikácia príliš nákladná alebo nevhodná, alebo ak sú prevádzkové frekvencie príliš nízke na dosiahnutie nákladovej efektívnosti, napríklad na malých regionálnych tratiach;
18. zdôrazňuje, že európsky železničný priemysel je na čele inovácií v súvislosti s vodíkovými vlakmi; konštatuje, že takéto železničné koľajové vozidlá predstavujú vynikajúcu alternatívu k nákladnej elektrifikácii malých regionálnych tratí pre nákladnú aj osobnú dopravu, a zdôrazňuje, že používaním čistého vodíka tam, kde priama elektrifikácia nie je možná, môže byť železnica úplne environmentálne neutrálna;

Výskum a vývoj: vypracúvanie bezpečnostných noriem

19. pripomína, že existujú rôzne finančné nástroje a zdroje EÚ, ktoré môžu podporiť investície do vodíka, ako je InvestEU, nový nástroj na podporu obnovy a odolnosti, Európsky fond regionálneho rozvoja (ERDF) a Kohézny fond, nová iniciatíva REACT-EU a nadchádzajúci Nástroj na prepájanie Európy (NPE); zdôrazňuje, že možnosti, ktoré ponúka Mechanizmus spravodlivej transformácie, by sa mali ďalej preskúmať s cieľom podporiť investície do vodíka; vyzýva Komisiu, aby preskúmala súčinnosť medzi rôznymi programami EÚ;
20. zdôrazňuje, že treba uprednostňovať investície do výskumu a vývoja, keďže vodíkové riešenia v doprave sú v súčasnosti stále v raných štádiách vývoja; zdôrazňuje, že v celom hodnotovom reťazci vodíka je potrebné ďalšie úsilie v oblasti výskumu a inovácií s cieľom preskúmať multimodálne riešenia, najmä pokiaľ ide o zvyšovanie energetickej účinnosti a znižovanie nákladov, s cieľom rozšíriť a zlepšiť využívanie vodíka; zdôrazňuje potrebu prednormatívneho výskumu, a to aj pokiaľ ide o bezpečnostné aspekty, okrem plánov a plánov zavádzania, čím sa zabezpečia lepšie a harmonizované normy, bezpečnosť dodávok a vysoká úroveň udržateľnosti;
21. víta zámer Komisie revidovať rámec štátnej pomoci vrátane usmernení o štátnej pomoci

v oblasti energetiky a ochrany životného prostredia plánovaný na rok 2021;

22. podporuje Európsku alianciu pre čistý vodík, Alianciu pre vodík z obnoviteľných zdrojov a dôležité projekty spoločného európskeho záujmu; pripomína, že spoločný podnik pre palivové články a vodík zabezpečuje synergickú spoluprácu so spoločnými podnikmi EÚ a so všetkými zainteresovanými stranami zapojenými do vývoja vodíkových aplikácií;
23. zdôrazňuje, že v súlade s vonkajším rozmerom európskej zelenej dohody by EÚ a členské štáty mali aktívne podporovať nové príležitosti na spoluprácu v oblasti čistého vodíka a rýchlo rozvíjať strategické partnerstvá so susednými a tretími krajinami, a tým pomáhať pri prepracovaní našich globálnych energetických partnerstiev, presadzovať normy a predpisy EÚ a chrániť strategické záujmy Európy;
24. zdôrazňuje význam poskytovania podpory výskumu na základe technologicky neutrálneho prístupu založeného na emisiách skleníkových plynov počas životného cyklu a vedeckých kritériách udržateľnosti s cieľom urýchliť prechod na novú generáciu dekarbonizovaných dopravných systémov;
25. domnieva sa, že je mimoriadne dôležité zapojiť priemysel a vybaviť pracovníkov primeranými vedomosťami o vodíku; zdôrazňuje, že bezpečnostný rozmer musí byť vždy prioritou;
26. víta plán Európskej investičnej banky (EIB) v oblasti klímy na roky 2021 – 2025 a možnosť kombinovať poradenstvo a technickú pomoc z poradenských centier EIB a v rámci programu Horizont Európa; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že osobitná pozornosť by sa mala venovať mobilizácii investícií do zavádzania vodíka v doprave;

Odporúčania

27. pripomína význam koordinácie pri dosahovaní harmonizovaných prísnych bezpečnostných noriem pre dopravnú infraštruktúru a vyzýva Komisiu, aby objasnila a zdôraznila súčinnosť medzi Nástrojom na prepájanie Európy – Energetika a Nástrojom na prepájanie Európy – Doprava; trvá na vytvorení súčinnosti medzi sieťami TEN-T a TEN-E, ako aj stratégií pre alternatívne palivá, čo povedie k postupnému zavádzaniu vodíkových čerpacích staníc vhodných pre všetky vozidlá a iné alternatívne palivá pozdĺž dopravných koridorov a na strategických miestach, ako sú námorné a vnútrozemské prístavy, letiská a železničné stanice, ktoré sa podľa možnosti vykonávajú v existujúcich viacpalivových oblastiach a sú sprevádzané potrebnými základnými technickými požiadavkami a harmonizovanými normami založenými na hodnotení rizika;
28. vyzýva na integráciu rôznych zdrojov financovania EÚ, pričom sa kombinuje priame spolufinancovanie v rámci NPE s EFRR a Kohéznym fondom, pričom sa v plnej miere využije dostupné súkromné financovanie, aby sa zabezpečila primeraná integrácia medzi sieťou TEN-T, vodíkovou infraštruktúrou a dopravnými systémami a službami na regionálnej a miestnej úrovni;
29. víta zámer Komisie vytvoriť infraštruktúru na dopĺňanie vodíka v rámci stratégie udržateľnej a inteligentnej mobility a preskúmanie smernice o infraštruktúre pre

alternatívne palivá;

30. konštatuje, že vo vodíkovej stratégii sa netematizuje významná úloha, ktorú zohrávajú malé a stredné podniky v hodnotových reťazcoch Únie v oblasti energetiky a dopravy, najmä v oblasti výskumu a inovácií vodíka; vyzýva Komisiu, aby uľahčila prístup k výskumu a financovaniu a monitorovala pokrok MSP pomocou vhodného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti s cieľom prispieť k tvorbe politiky založenej na dôkazoch; zdôrazňuje, že špecializované nástroje na podporu vodíka musia byť prístupné pre MSP v EÚ;
31. zdôrazňuje, že hodnotenie environmentálnych prínosov vodíka z hľadiska emisií skleníkových plynov by malo byť spojené s presnou analýzou životného cyklu od výroby až po používanie; vyzýva Komisiu, aby zhromažďovala takéto údaje o rôznych typoch vodíka;
32. víta iniciatívu Komisie zrevidovať zdaňovanie energie v EÚ; vyzýva Komisiu a Radu, aby vytvorili rovnaké podmienky pre všetkých prepravcov energie s cieľom uľahčiť integráciu odvetvia, pričom budú plne rešpektovať právomoci členských štátov v oblasti daňovej politiky a nebudú do nich zasahovať;
33. pripomína cieľ 14 % energie z obnoviteľných zdrojov stanovený pre dodávateľov palív v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie II (RED II); zdôrazňuje, že uplatňovanie a využívanie vodíka v odvetví dopravy prispieva k riešeniam nulových emisií; vyzýva Komisiu, aby čo najskôr objasnila úlohu vodíka v smernici RED II, najmä pokiaľ ide o otázky požiadaviek na certifikáciu a potenciálneho uplatnenia multiplikátorov, keďže predstavujú základ pre budúce investície.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

Dátum prijatia	25.2.2021
Výsledok záverečného hlasovania	+: 37 -: 5 0: 6
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

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, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska, 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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania