



Odbor za promet in turizem

2020/2242(INI)

25.2.2021

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

o evropski strategiji za vodik
(2020/2242(INI))

Pripravlavec mnenja (*): Georg Mayer

(*) Postopek s pridruženim odborom – člen 57 Poslovnika

PA_NonLeg

POBUDE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za industrijo, raziskave in energetiko kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- ob upoštevanju sporazuma, sprejetega na 21. konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Organizacije združenih narodov o spremembi podnebja (COP21) 12. decembra 2015 v Parizu (Pariški sporazum),
 - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 8. julija 2020 z naslovom „Strategija za vodik za podnebno nevtralno Evropo“ (COM(2020)0301),
 - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 17. septembra 2020 z naslovom „Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030 – Vlaganje v podnebno nevtralno prihodnost v korist naših državljanov“ (COM(2020)0562),
 - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 o evropskem zelenem dogovoru (COM(2019)0640),
 - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 10. marca 2020 z naslovom „Nova industrijska strategija za Evropo“ (COM(2020)0102),
 - ob upoštevanju Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov¹,
 - ob upoštevanju Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva²,
- A. ker je treba prometni sektor do leta 2050 razogljičiti, vendar to ne bo lahko, in ker ima vsak način prevoza svoje posebnosti, specifične izzive in zahteve;
- B. ker promet prispeva približno 27 % vseh emisij toplogrednih plinov EU, vodik pa se uporablja v različnih industrijskih sektorjih, pri pridobivanju električne energije in v gradbeništvu, ter mnogo obeta kot alternativno gorivo za prometni sektor, vendar je za različne načine prevoza na trgu še vedno le omejeno število možnosti uporabe vodika;
- C. ker lahko baterijski električni avtomobili zavzamejo bistven delež trga osebnih vozil; ker je pri težkem tovornem prometu težko doseči razogljičenje, možnosti neposredne elektrifikacije pa so omejene zaradi stroškovne neučinkovitosti in tehničnih razlogov; ker baterije predstavljajo praktične težave, recimo v sektorjih, v katerih se uporabljajo težka tovorna vozila, vlaki na neelektrificiranih progah, tovrne ladje ali letala, kar bo ustvarilo priložnosti za druge nosilce energije, kot je vodik, saj bi lahko tako v vozilu, plovilu ali zrakoplovu skladiščili velike količine energije, po potrebi omogočili hitro oskrbo z gorivom in kot izpuh proizvajali le vodo;
- D. ker je neposredna elektrifikacija iz obnovljivih virov najprimernejša možnost za razogljičenje prometa in doseganje naših podnebnih ciljev ob spoštovanju načel

¹ UL L 328, 21.12.2018, str. 82.

² UL L 307, 28.10.2014, str. 1.

„energetska učinkovitost na prvem mestu“ in tehnološke nevtralnosti, in ker bi bilo treba vodik uporabljati predvsem za zmanjšanje emisij v sektorjih, ki jih je težko razogljčiti, kot so težki kopenski promet, letalski in pomorski sektor;

- E. ker bi bilo treba spodbujati povpraševanje po vodiku, da bi postopoma vključili nove načine uporabe ter da bi Evropska unija določala standarde in imela vodilno vlogo v svetu; ker je mogoče z ambiciozno strategijo in spodbujanjem unije za vodik vsem državam članicam zagotoviti koristi, povezane z vodikom, ustvariti do milijon delovnih mest in 150 milijard EUR letnega prihodka do leta 2030, hkrati pa zmanjšati letne emisije CO₂ za približno 560 milijonov ton do leta 2050;
- F. ker je Komisija leta 2018 napovedala, da bo vodik do leta 2050 predstavljal 13 do 14-odstotni delež mešanice virov energije Unije³;
- G. ker je treba nove tehnologije in inovacije najprej razviti, zato so potrebne obsežne naložbe za povečanje proizvodnje in distribucije, kar bi privedlo do ekonomije obsega, hkrati pa je treba ohraniti konkurenčnost prometnega sektorja EU;
- H. ker je treba oblikovati in zagotoviti visoke evropske varnostne in klasifikacijske standarde za proizvodnjo, prevoz, shranjevanje in uporabo vodika, ki temeljijo na stroškovni učinkovitosti in neodvisnih znanstvenih raziskavah;
- I. ker imajo lahko nizkoogljčne tehnologije pri razvoju vodikove infrastrukture in doseganju podnebnih ciljev Unije sicer dopolnilno vlogo;
- J. ker je razpoložljivost dodatne energetske infrastrukture, ki temelji na obnovljivih virih, bistven pogoj za uvedbo in razvoj uporabe vodika v prometnem sektorju;
- K. ker bo moralo Skupno podjetje za gorivne celice in vodik (GCV) najti sinergije s skupnimi podjetji v prometnem sektorju, da bi spodbudilo ustrezno vključevanje vodikovih tehnologij v prometno infrastrukturo in storitve; ker bi se bilo treba s skupnimi močmi osredotočiti na vzpostavitev evropskih vodikovih dobavnih verig, da bi oblikovali medsebojno povezan in povsem razvit evropski vodikov energetski sistem, ki bi Evropi zagotovil manjšo odvisnost od dobaviteljev energije iz tretjih držav in vodilni položaj v svetu na vodikovem trgu;

Cestni promet

1. poudarja, da obstaja ogromen potencial za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v cestnem prometu s preходом na druge oblike prevoza, učinkovitostjo in neposredno elektrifikacijo, zlasti za osebna vozila in avtobuse; ugotavlja, da bi se bilo treba v cestnem prometu glede na trenutno stanje tehnološkega razvoja osredotočiti na hitrejšo uvajanje električnih vozil; opozarja pa, da v bližnji prihodnosti vsega cestnega prometa ne bo mogoče elektrificirati, zato je uporaba vodika zanimiva za tiste segmente prometnega sistema, v katerih je zmanjšanje emisij CO₂ težko doseči in ki jih je praktično nemogoče elektrificirati v večjem obsegu, kot je cestni tovorni promet na dolge razdalje; poleg tega poudarja pomembne značilnosti vodika, kot recimo trajanje

³ Sporočilo Komisije z dne 28. novembra 2018 z naslovom „Čist planet za vse: Evropska strateška dolgoročna vizija za uspešno, sodobno, konkurenčno in podnebno nevtrarno gospodarstvo“ (COM(2018)0773).

polnjenja (hitro) in samostojnost (primerljiva z vozili z motorji z notranjim zgorevanjem);

2. poudarja, da je treba s konkurenčno in vzdržno ekonomijo vodika ohraniti in še povečati evropsko vodilno vlogo na področju obnovljivega in nizkoogljičnega vodika; pozdravlja vzpostavitev centrov mobilnosti v evropskih mestih, ki spodbujajo poskuse s trajnostnim javnim potniškim prometom, ki temelji na uporabi alternativnih goriv, ter spodbuja k vključitvi vodika med možnosti, ki se uporabljajo v tovrstnih poskusih; ugotavlja, da skupni učinek cestnih vozil na vodikov pogon, ki so predraga, in odsotnosti ustrezne infrastrukture za prenos vodika in distribucijskega omrežja z zadostnimi črpalnimi postajami ovira množični razvoj;
3. izpostavlja, da mestni prevoz predstavlja posebej zanimivo platformo za eksperimentiranje v zvezi s pomembnejšimi tehnološkimi izzivi, ki jih prinaša ta vrsta alternativne energije v prometu, tudi v smislu razpoložljivih polnilnih mest ter možnosti shranjevanja in hitre oskrbe z gorivom; v zvezi s tem poudarja, da imajo lokalna in regionalna javno-zasebna partnerstva pomembno vlogo pri spodbujanju razvoja in uporabe vodika;
4. poudarja, da proizvodnja vodika ni cilj sam po sebi, temveč da mora privedi do zmanjšanja emisij; poziva k harmonizirani strategiji EU za razvoj infrastrukture in uporabo vodika v težkih tovornih vozilih; poudarja, da bi bilo treba spodbujati široko uporabo proizvodov iz obnovljivih virov, ki temeljijo na vodik, da bi dosegli rast trga, ki je potrebna, da bi tem sektorjem zagotovili stroškovno učinkovite, cenovno dostopne in podnebno nevtralne alternative fosilnim gorivom;
5. poudarja, da si je treba v skladu z načelom „energijska učinkovitost na prvem mestu“ in zelenim dogovorom na področju energije iz obnovljivih virov in energijske učinkovitosti bolj prizadevati, da bi zagotovili zeleni prehod ter hkrati upoštevali mešanico virov energije držav članic in njihova različna izhodišča; opozarja, da bo morala prihodnja revizija direktive o infrastrukturi za alternativna goriva vključevati konkretne cilje v zvezi z vključitvijo vodikove infrastrukture v prometne sisteme;

Letalski promet

6. poudarja pomen spodbujanja podjetij EU in spremljanja njihovega napredka, da bi razvili širok nabor tehnologij, vključno z vodikom, da bi omogočili celovit pristop k čistejšemu letalstvu od malih in srednje velikih do velikih zrakoplovov;
7. poudarja, da bi lahko neposredna elektrifikacija in uporaba baterij za hibridna in/ali popolnoma električna letala lahko ustrezala malim zrakoplovom in rotoplanom, v tovornem in potniškem prometu na dolge razdalje pa to povzroča praktične težave, saj baterij ni mogoče dovolj napolniti ali pa spraviti potrebno število baterij na krov, zaradi česar je vodik ena od najbolj obetavnih možnosti za razogljičenje letalskega sektorja za lete na dolge razdalje;
8. poudarja, da bi bilo mogoče preučiti možnost vključitve električnih in/ali hibridnih omogočitvenih elementov in gorivnih celic v letala ter da bi se lahko kratko- do srednjeročno vodik uporabljal kot osnova za sintetično letalsko gorivo, ki bi se lahko uporabljalo kot nadomestno gorivo v obstoječih letalih, dolgoročno pa bi lahko

predvideli neposredno uporabo vodika prek vodikovih gorivnih celic ali reaktivnih motorjev na vodik, in sicer po inovacijah na področju motorjev in sistemov;

9. poziva Komisijo, naj sektor spodbudi k uporabi alternativnih in sintetičnih goriv ter drugih čistih tehnologij, ko pa bo enkrat na voljo, pa po možnosti uvede obveznost mešanja goriv v letalskem sektorju za okrepitev vodilnega položaja Evrope na področju tehnologije in njene mednarodne konkurenčnosti;

Pomorske in celinske plovne poti

10. podpira uporabo vodika, goriv, ki temeljijo na vodiku, in gorivnih celic na področjih prometa po celinskih plovnih poteh, pomorskega prevoza na kratke razdalje in plovbe na odprtem morju, ki jih je težko neposredno elektrificirati; poudarja bistveno vlogo, ki jo imajo multimodalna pomorska pristanišča in pristanišča na celinskih vodah kot strateška središča inovacij in vozlišča za uvoz, proizvodnjo, skladiščenje, dobavo in uporabo vodika, ter poudarja, da so rešitve, ki temeljijo na vodiku iz obnovljivih virov, posebno pomembne za otoške in najbolj oddaljene regije;
11. opozarja na pomen prehodnih goriv za načine prevoza, za katera vodik še ni stroškovno učinkovita rešitev; v zvezi s tem poudarja potencial utekočinjenega zemeljskega plina in stisnjene zemeljskega plina kot prehodne rešitve, ob hkratnem izogibanju vezanosti na fosilna gorila in nasedlim naložbam;
12. poudarja, da je treba zagotoviti prostor in naložbe za pristaniško infrastrukturo, da bi spodbudili uporabo novih brezemisijjskih in nizkoemisijjskih tehnologij na nacionalnih obalah in v pristaniščih, omogočili razvoj vodikove ekonomije in vzpostavili industrijsko vrednostno verigo za vodik vzdolž multimodalnih prometnih koridorjev;
13. poziva Komisijo, naj odpravi ovire in zagotovi primerna finančna sredstva za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev za vse nosilce energije, da bi podprli razogljičenje;
14. poziva Komisijo, naj pripravi splošen okvir za varnost prometa po vsej Evropi, ki bo temeljil na tveganju; poudarja, da bi moral na primer okvir za varnost pomorskega prometa in plovbe po celinskih plovnih poteh vključevati standardizirane postopke za oskrbo z gorivom tako na krovu kot na kopnem, shranjevanje in prezračevanje na plovilih, varno obvladovanje in upravljanje izrednih razmer ter usposabljanje osebja, ki dela z vodikom;
15. opozarja na pomen prehodnih goriv za načine prevoza, za katera vodik še ni stroškovno učinkovita rešitev; v zvezi s tem poudarja potencial utekočinjenega zemeljskega plina kot prehodne rešitve za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v sektorju prometa po celinskih plovnih poteh in pomorskega prometa, saj vse več ladij poganja utekočinjeni zemeljski plin, pri katerem so emisije CO₂, dušikovih oksidov in delcev manjše kot pri konvencionalnih gorivih za plovila; poudarja tudi, da bi lahko srednje- do dolgoročno plovila, ki zdaj temeljijo na utekočinjenem zemeljskem plinu, in distribucijsko infrastrukturo za utekočinjeni zemeljski plin prilagodili tudi za bioplino, zato bo bistveno, da se poveča uporaba utekočinjenega zemeljskega plina iz bioloških virov kot goriva za plovila; poudarja torej, da je treba vlagati v potencialna brezemisijjska goriva, kot je vodik, in nizkoogljična goriva, hkrati pa upoštevati načelo tehnološke

nevtralnosti;

Železniški promet

16. ugotavlja, da se na 46 % omrežja glavnih železniških prog še vedno uporablja dizelska tehnologija, vendar evropski železniški sektor razvija inovativne rešitve, ki bodo bistveno prispevale k razogljičenju kopenskega prometa;
17. s tem v zvezi poudarja, da bi se lahko električni akumulatorski vlaki in vlaki na vodikove gorivne celice ter predelane dizelske lokomotive uporabljali na delih železniškega omrežja, kjer bi bila neposredna elektrifikacija predraga ali neprimerna ali kjer je promet preredeek, da bi bila elektrifikacija stroškovno učinkovita, recimo na manjših regionalnih progah;
18. poudarja, da je evropska železniška industrija v ospredju inovacij na področju vlakov na vodikov pogon; ugotavlja, da so tovrstna tirna vozila odlična alternativa dragi elektrifikaciji manjših regionalnih prog tako za tovorni kot potniški promet, poudarja pa tudi, da lahko z uporabo čistega vodika tam, kjer je neposredna elektrifikacija nemogoča, železniški promet postane popolnoma okoljsko nevtralen;

Raziskave in inovacije: razvoj varnostnih standardov

19. opozarja, da so na voljo različni finančni instrumenti in sredstva EU, ki lahko podprejo naložbe v vodik, kot so InvestEU, novi mehanizem za okrevanje in odpornost, Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), Kohezijski sklad, nova pobuda REACT-EU in prihodnji instrument za povezovanje Evrope; poudarja, da bi bilo treba nadalje proučiti priložnosti, ki jih ponuja mehanizem za pravični prehod, da bi podprli naložbe v vodik; poziva Komisijo, naj prouči sinergije med različnimi programi EU;
20. poudarja, da je treba prednostno obravnavati naložbe v raziskave in razvoj, saj so vodikove rešitve v prometu trenutno še vedno v zgodnjih razvojnih fazah; poudarja, da so potrebne nadaljnje raziskave in prizadevanja na področju inovativnih multimodalnih rešitev vzdolž celotne vodikove vrednostne verige, zlasti v zvezi z povečanjem energetske učinkovitosti in zmanjšanjem stroškov, da bi se razširila in izboljšala uporaba vodika; poudarja, da so poleg razvojnih in časovnih načrtov potrebne prednormativne raziskave, tudi varnostnih vidikov, s katerimi bi se zagotovili boljši in harmonizirani standardi, zanesljivost oskrbe in visoke ravni trajnostnosti;
21. pozdravlja dejstvo, da namerava Komisija v letu 2021 revidirati okvir državne pomoči, vključno s smernicami o državni pomoči za varstvo okolja in energijo;
22. podpira evropsko zavezništvo za čisti vodik, zavezništvo za vodik iz obnovljivih virov in pomembne projekte skupnega evropskega interesa; opozarja, da skupno podjetje za gorivne celice in vodik zagotavlja sinergijsko sodelovanje s skupnimi podjetji EU in vsemi deležniki, vključenimi v razvoj uporabe vodika;
23. poudarja, da bi morale EU in države članice v skladu z zunanjo razsežnostjo evropskega zelenega dogovora dejavno spodbujati nove priložnosti za sodelovanje na področju čistega vodika in hitro vzpostaviti strateška partnerstva s sosednjimi državami in tretjimi državami, da bi tako pomagale preoblikovati naša svetovna partnerstva na področju

energije, spodbudile uporabo standardov in predpisov EU ter zaščitile evropske strateške interese;

24. poudarja, da je treba podpirati raziskave v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti, ki temelji na emisijah toplogrednih plinov v življenjskem krogu in znanstveno podkrepljenih trajnostnih merilih, da bi pospešili prehod na razogljičene prometne sisteme naslednje generacije;
25. meni, da je nadvse pomembno, da pri tem sodeluje industrija in da delavci pridobijo ustrezno znanje o vodiku; poudarja, da mora imeti varnostni vidik vedno prednost;
26. pozdravlja časovni načrt Evropske investicijske banke (EIB) za podnebno banko za obdobje 2021–2025 in možnost kombiniranja svetovalne in tehnične pomoči svetovalnih vozlišč EIB ter pomoči v okviru programa Obzorje Evropa; v zvezi s tem poudarja, da bi bilo treba posebno pozornost nameniti mobilizaciji naložb v uvajanje vodika v prometni sektor;

Priporočila

27. opozarja na pomen usklajevanja pri doseganju harmoniziranih visokih varnostnih standardov infrastrukture za prenos in poziva Komisijo, naj pojasni in poudari sinergije med instrumentom za povezovanje Evrope za področje energije in instrumentom za povezovanje Evrope za področje prometa; vztraja, da je treba vzpostaviti sinergije med TEN-T in TEN-E ter strategijami za alternativna goriva, da bi zagotovili postopno vzpostavljanje polnilnih postaj za vodik, ki bodo primerne za vsa vozila, in druga alternativna goriva vzdolž prometnih koridorjev in na strateških lokacijah, kot so pomorska pristanišča in pristanišča na celinskih vodah, letališča in železniške postaje, po možnosti na obstoječih območjih za oskrbo z več vrstami goriva, spremljati pa bi jih morale potrebne bistvene tehnične zahteve in harmonizirani standardi, ki temeljijo na oceni tveganja;
28. poziva k povezovanju različnih finančnih sredstev EU in kombiniranju neposrednega sofinanciranja v okviru instrumenta za povezovanje Evrope ter financiranja iz Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada, pri čemer je treba omogočiti, da se v celoti izkoristi zasebno financiranje, da bi zagotovili ustrezno povezovanje omrežja TEN-T, vodikove infrastrukture ter prometnih sistemov in storitev na regionalni in lokalni ravni;
29. pozdravlja, da namerava Komisija v strategijo za trajnostno in pametno mobilnost ter v pregled direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva vključiti razvoj infrastrukture za oskrbo z vodikom;
30. ugotavlja, da v strategiji za vodik ni poudarjena pomembna vloga malih in srednjih podjetij v energetskih in prometnih vrednostnih verigah EU; poziva Komisijo, naj spodbudi dostop malih in srednjih podjetij do raziskav in finančnih sredstev ter spremlja njihov napredek z uporabo ustreznega nabora ključnih kazalnikov uspešnosti, da bi prispevali k z dokazi podprtemu oblikovanju politik; poudarja, da morajo biti namenska podpora orodja, povezana z vodikom, dostopna malim in srednjim podjetjem v EU;
31. poudarja, da bi morala biti ocena okoljskih koristi vodika v smislu emisij toplogrednih

plinov povezana z natančno analizo njegove poti od proizvodnje do uporabe; poziva Komisijo, naj zbere tovrstne podatke za različne vrste vodika;

32. pozdravlja pobudo Komisije, da pregleda obdavčitev energije v EU; poziva Komisijo in Svet, naj izenačita konkurenčne pogoje za vse nosilce energije, da bi olajšali povezovanje sektorjev, pri čemer naj se v celoti spoštujejo pristojnosti držav članic glede davčne politike in naj se ne posega vanje;
33. opozarja na cilj glede doseganja 14-odstotnega deleža energije iz obnovljivih virov, ki je za dobavitelje goriv določen v prenovljeni direktivi o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (RED II); poudarja, da uporaba vodika v prometnem sektorju prispeva k ničelni stopnji emisij; poziva Komisijo, naj čim prej pojasni vlogo vodika v direktivi o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (RED II), zlasti v zvezi z zahtevami za certificiranje in morebitno uporabo multiplikatorjev, saj ti predstavljajo osnovo za prihodnje naložbe.

INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

Datum sprejetja	25.2.2021
Izid končnega glasovanja	+: 37 -: 5 0: 6
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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 Kundura (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, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Elisavet Vozemberg-Vrionidi (Elissavet Vozemberg-Vrionidi), Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU
V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

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 Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elisavet Vozemberg-Vrionidi (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, Peter Vitanov (Petar Vitanov)

5	-
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob 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 Koundura (Elena Kountoura)

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani