



2020/2265(BUI)

26.2.2021

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

für den Haushaltsausschuss

zu den Leitlinien für den Haushaltsplan 2022 – Einzelplan III
(2020/2265(BUI))

Verfasserin der Stellungnahme: Isabel García Muñoz

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus ersucht den federführenden Haushaltsausschuss, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass die Verkehrsbranche der EU für die Wettbewerbsfähigkeit, die Wirtschaft, die Entwicklung und den sozialen Zusammenhalt der Union, für ihre Nachhaltigkeit sowie für die Sicherstellung der territorialen Zugänglichkeit und der Anbindung aller Regionen der EU von entscheidender Bedeutung ist, wobei Randregionen, ländlichen Regionen, Inselregionen und Gebieten in äußerster Randlage sowie anderen benachteiligten geografischen Gebieten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss;
- B. in der Erwägung, dass der Verkehr von entscheidender Bedeutung sein wird, um bis 2050 Klimaneutralität zu verwirklichen; in der Erwägung, dass ausreichende gezielte Investitionen erforderlich sind, um den ökologischen Wandel in der Branche voranzubringen und den Übergang zu nachhaltiger und intelligenter Mobilität im Einklang mit den Zielen des Grünen Deals und des Übereinkommens von Paris zu beschleunigen, indem das höchste Niveau und die höchste Leistung der digitalen Infrastruktur gewahrt werden und sichergestellt wird, dass wichtige digitale Wegbereiter vorhanden sind;
- C. in der Erwägung, dass der Tourismus eine Branche mit wesentlicher Bedeutung für die Wirtschaft der EU sowie ihre viertgrößte Exportindustrie ist und eine wichtige Rolle für die Wirtschaft, die Wettbewerbsfähigkeit, die Beschäftigung und die Förderung des sozialen Wohlergehens in der EU spielt;
- D. in der Erwägung, dass die Verkehrs- und die Tourismusbranche samt der von ihnen geschaffenen Arbeitsplätze zu den Branchen gehören, die am stärksten von der aktuellen COVID-19-Krise betroffen sind, insbesondere aufgrund der im Jahr 2020 eingeführten Einschränkungen der Freizügigkeit, die sich auf die Funktionsweise des Binnenmarkts ausgewirkt haben; in der Erwägung, dass die Erholung der Verkehrs- und der Tourismusbranche für einen gut funktionierenden Binnenmarkt sowie für die Vernetzung, die Wettbewerbsfähigkeit und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der EU von entscheidender Bedeutung ist; in der Erwägung, dass sich die Transportbranche als unerlässlich erwiesen hat, um den kontinuierlichen Warenfluss innerhalb der EU während der Krise sicherzustellen, und dass sie für die Verteilung des COVID-19-Impfstoffs von größter Bedeutung sein wird;
- E. in der Erwägung, dass im Rahmen des EU-Ziels einer „Vision Null“ die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 50 % und bis 2050 auf null verringert werden soll; in der Erwägung, dass Investitionen in die Straßenverkehrssicherheit ein zentrales Element des Strategischen Aktionsplans der EU zur Straßenverkehrssicherheit sind; in der Erwägung, dass die anhaltend hohen Zahlen an Toten im Straßenverkehr nahelegen, dass mehr Investitionen getätigt werden sollten, um die Straßenverkehrssicherheit und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu garantieren;
- 1. fordert, dass die erforderlichen Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen und zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität bis 2050 verstärkt

werden; fordert daher eine ausreichende Mittelausstattung für die Leitprojekte und die wichtigsten Ziele und Initiativen im Rahmen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – im Einklang mit den rechtlichen Anforderungen des Grünen Deals und des Übereinkommens von Paris – und insbesondere für die Aufstockung der finanziellen Unterstützung für intelligente und nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen sowie die verstärkte Produktion und Verwendung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe, zusammen mit Ladestationen, und mehr nachhaltige Infrastrukturprojekte, einschließlich der für die Überwachung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung erforderlichen Infrastruktur, unter Wahrung der Technologieneutralität; betont, dass die genannte Strategie dazu beitragen sollte, die Attraktivität, Effizienz und Kapazität der öffentlichen Verkehrssysteme zu verbessern, auch durch innovative Fahrscheinsysteme; betont, dass die Absprache mit den einschlägigen Interessenträgern von größter Bedeutung ist, um die in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegten Ziele zu verwirklichen; begrüßt die Einigung im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) über ein einfacheres, effizienteres und ergebnisorientiertes Eigenmittelsystem, das den Prioritäten der EU, insbesondere ihren ökologischen und digitalen Ambitionen, Rechnung trägt;

2. bekräftigt, dass der digitale und ökologische Wandel gerecht, inklusiv und diskriminierungsfrei erfolgen sollte, um sicherzustellen, dass Arbeitskräfte, Unternehmen und KMU der Verkehrsbranche sich an diesen Wandel anpassen können, und um die am stärksten betroffenen Regionen und Gemeinschaften zu unterstützen; ist der Ansicht, dass – bei gleichzeitiger Förderung höherer Sozialstandards in der Branche – angemessene Finanzmittel für diese Anpassung sowie für Weiterqualifizierung, Umschulung und berufliche Weiterbildung zum Erwerb neuer Kenntnisse und Fähigkeiten der Arbeitskräfte in dieser Branche im Hinblick auf die neuen beruflichen Perspektiven und Anforderungen in diesem Beschäftigungsbereich bereitgestellt werden müssen; hebt hervor, dass Letzteres dazu beitragen wird, die Attraktivität der Branche zu erhöhen und die Überalterung und den Mangel an Arbeitskräften sowie die Vertretung von Frauen anzugehen;
3. fordert einen ehrgeizigen Haushalt für die Verkehrs- und Tourismusbranche der EU; ist der Ansicht, dass die für den MFR 2021–2027 beschlossene Finanzierung der Fazilität „Connecting Europe“ nicht ausreicht, um den Bedürfnissen und Herausforderungen der Branche gerecht zu werden; betont, dass die Fazilität „Connecting Europe“ das wichtigste Instrument zur Finanzierung der Infrastrukturentwicklung mit dem höchsten Mehrwert für die EU in Bezug auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt und die Konnektivität ist, insbesondere im Hinblick auf grenzüberschreitende Verbindungen und Verbindungslücken sowie die durchgängige Berücksichtigung des Grünen Deals und der digitalen Ziele bei gleichzeitiger Förderung der Wettbewerbsfähigkeit; weist erneut darauf hin, dass die Fazilität „Connecting Europe“ eine entscheidende Rolle bei der Förderung des Aufbaus und der rechtzeitigen Fertigstellung eines leistungsstarken transeuropäischen Netzes (TEN-V) spielt, das nachhaltig, sicher, multimodal, interoperabel und mit Blick auf die Verkehrs-, Energie- und Dienstleistungsinfrastruktur vernetzt ist; weist erneut darauf hin, dass eine angemessene Finanzierung von Verkehrsprojekten entscheidend dazu beitragen wird, die Erholung der Branche zu fördern und den Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität zu beschleunigen;

4. nimmt mit Bedauern den drastischen Rückgang der Mittelzuweisung des Kohäsionsfonds zur Fazilität „Connecting Europe“ für den Bereich Verkehr im Jahr 2021 zur Kenntnis; fordert, dass im Haushaltsplan 2022 die Finanzierung wieder auf das Niveau von 2020 angehoben wird, um der entscheidenden Rolle Rechnung zu tragen, die die Verkehrspolitik und die Investitionen der Union bei der Stärkung des territorialen, sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts in der Union spielen, insbesondere durch die Vollendung des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes; fordert daher, dass die Mittel für das TEN-V als Teil der Kohäsionspolitik unverändert bleiben, wobei dies auch für die Komponente zur Förderung der Entwicklung und Modernisierung von Sekundärverbindungen und Verbindungen auf regionaler und lokaler Ebene gilt; betont in diesem Zusammenhang, dass die Investitionen in die Anbindung von Randgebieten und Gebieten in äußerster Randlage verstärkt werden müssen;
5. bedauert angesichts der Rolle des Programms „InvestEU“ bei der Förderung einer nachhaltigen und sicheren Infrastruktur, dass die Mittel für das Programm im Vergleich zu den Forderungen des Parlaments gekürzt wurden; bedauert ferner die anschließende erhebliche Kürzung der jährlichen Mittelzuweisungen für „InvestEU“ um mehr als 40 % (Mittel für Verpflichtungen) von 2020 bis 2021; begrüßt jedoch die Aufnahme des neuen Politikbereichs „Nachhaltige Infrastruktur“, der wichtige Investitionsmöglichkeiten im Hinblick auf nachhaltige und sichere Verkehrsinfrastruktur, Mobilitätslösungen und -ausrüstungen sowie für den Einsatz innovativer Technologien bietet; fordert, dass bei Investitionen in der Verkehrsbranche, insbesondere bei solchen, die aus dem Haushalt der Union finanziert werden, die klar definierten Umweltprioritäten gebührend berücksichtigt werden;
6. bekräftigt, dass ein gerechter Übergang gefördert werden muss und gleichzeitig Fortschritte hin zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität, die für alle Regionen und alle Fahrgäste erschwinglich und zugänglich ist, gemacht werden müssen; betont, wie wichtig im Rahmen des Mechanismus für einen gerechten Übergang eine Kreditfazilität für den öffentlichen Sektor ist, und zwar als Mittel zum Ausgleich der Kosten der Energiewende durch Investitionen in sichere und nachhaltige Verkehrs- und Tourismusinfrastruktur in den Regionen, die von den Herausforderungen der Energiewende am stärksten betroffen sind, wie beispielsweise ländliche und dünn besiedelte Gebiete, benachteiligte Regionen und ökologisch gefährdete Gebiete, und für alle Fahrgäste, einschließlich Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität;
7. begrüßt die Absicht der Kommission, die Erforschung und den Einsatz innovativer und nachhaltiger Technologien im Verkehrswesen voranzutreiben, um zu nachhaltigen Mobilitätsdiensten beizutragen; hebt die EU-Forschungsprogramme wie die Fazilität „Connecting Europe“, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und das Programm „InvestEU“ hervor, die für den Einsatz dieser Technologien entscheidend sein werden;
8. fordert eine Bewertung der potenziellen Wirkung eines spezifischen Fonds, der sich auf die Verkehrsnetze der Gebiete in äußerster Randlage konzentriert – eines Fonds zur Lösung der spezifisch auf Abgelegenheit und Insellage zurückzuführenden Probleme (POSEI) im Verkehrssektor –, im Vergleich zum derzeitigen Finanzierungsmodell;

9. ist der Auffassung, dass eine verbesserte Instandhaltung eines Netzes zu dessen Effizienz und ununterbrochener Kontinuität beiträgt, die Nachhaltigkeit, die Leistungsfähigkeit und damit die Widerstandsfähigkeit der TEN-V-Infrastruktur erhöht und gleichzeitig die Straßenverkehrssicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Fahrradfahrer, Motorradfahrer, Mopedfahrer und andere Nutzer von Mikromobilität verbessert; weist insbesondere darauf hin, wie wichtig es ist, sich mit der Modernisierung der bestehenden Hochrisiko-Infrastruktur – insbesondere in die Jahre gekommener und schlecht entwickelter Netzabschnitte – zu befassen; fordert die Kommission auf, Investitionen in die Instandhaltung des Netzes zu erleichtern und Anreize für solche Investitionen zu bieten sowie einen Plan zur Überwachung des Kernnetzes auf europäischer Ebene umzusetzen, um die reibungslose Anbindung aller Gebiete in der EU sicherzustellen; fordert die Kommission auf, den Regionen, in denen besondere Herausforderungen bei der Instandhaltung des Netzes festgestellt wurden, Priorität einzuräumen und den zuständigen Behörden beratende, technische und finanzielle Unterstützung zu gewähren;
10. bedauert, dass die Finanzierung der militärischen Mobilität im Rahmen der Verkehrssparte im Vergleich zum ursprünglichen Aktionsplan vom März 2018 drastisch um 75 % gekürzt wurde, wodurch das angestrebte Ziel, Teile der TEN-V-Netze an eine doppelte Nutzung der Verkehrsinfrastruktur anzupassen, um sowohl die zivile als auch die militärische Mobilität zu verbessern, erheblich beeinträchtigt wurde;
11. bekräftigt, dass über Möglichkeiten zur Förderung nachhaltiger Verkehrsträger nachgedacht werden muss, wobei wie bei der Initiative Europäisches Jahr der Schiene 2021 auch finanzielle Anreize gesetzt werden könnten; fordert die Kommission in dieser Hinsicht auf, dem Europäischen Jahr der Schiene 2021 Kontinuität zu verleihen und die Wiederinbetriebnahme komfortabler europäischer Nachtzüge als mögliche und nachhaltige Alternative zu Kurzstreckenflügen und langen Autofahrten weiter zu fördern und dabei einen fairen Wettbewerb zwischen allen Verkehrsträgern sowie zwischen öffentlichen und privaten Betreibern sicherzustellen; weist auf den Vorschlag des Parlaments hin, das Jahr 2022 als Europäisches Jahr für grünere Städte auszurufen, was eine Gelegenheit sein könnte, nachhaltige und intelligente städtische Mobilität zu fördern;
12. bekräftigt die dringende und wiederholte Forderung des Parlaments, ein spezifisches Programm für nachhaltigen Tourismus auf europäischer Ebene sowie eine spezifische Haushaltslinie mit einem zugewiesenen Betrag, der den Bedürfnissen des Sektors entspricht, zu schaffen; hebt hervor, dass dies zur Erholung dieser stark mit dem Verkehr verbundenen Branche von der COVID-19-Krise beitragen würde und dass dies ein erster Schritt zur Verbesserung der Tourismuspolitik der EU zugunsten der Wirtschaft, der Wettbewerbsfähigkeit, der Beschäftigung, der sozialen Entwicklung und der Umweltziele der Union sowie zur Steigerung der Zahl der lokalen, hochwertigen und dauerhaften Arbeitsplätze in dieser Branche wäre; begrüßt in diesem Zusammenhang, dass der Europäische Rechnungshof eine Prüfung im Hinblick auf die Bewertung von Tourismusprojekten eingeleitet hat, die im Zeitraum 2007–2013 mit 6,4 Mrd. EUR und im Zeitraum 2014–2020 bislang mit 4 Mrd. EUR aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds kofinanziert wurden;

13. fordert, dass die Finanzierung der für den Verkehrsbereich zuständigen EU-Agenturen und gemeinsamen Unternehmen an deren Verantwortungsniveau und deren Rolle als Hauptakteure beim Übergang hin zur Dekarbonisierung der Verkehrsträger angepasst wird; bedauert insbesondere die erhebliche Kürzung des Haushalts der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und erinnert an ihre Rolle, die sie zusammen mit dem Gemeinsamen Unternehmen Shift2Rail bei der Verwirklichung einer dauerhaften Verlagerung von der Straße auf die Schiene spielt, sowie an die Fortschritte bei der Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums; fordert in diesem Zusammenhang, dass die Haushaltsmittel der ERA für 2022 mindestens auf das Niveau von 2020 aufgestockt werden; verweist zudem auf die erhebliche Arbeitsbelastung, die der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) durch die Ermittlungen im Falle der Boeing 737 MAX entstanden ist, und auf die Rolle, die die Agentur – zusammen mit den gemeinsamen Unternehmen Clean Sky 2 und SESAR – bei der Verringerung der CO₂-Emissionen pro Fluggast spielt; würdigt auch den wichtigen Beitrag, den die EASA in enger Abstimmung mit der Kommission im Hinblick auf die unmittelbaren und längerfristigen Auswirkungen des Brexit im Luftfahrtbereich geleistet hat, sowie ihren Beitrag zu einer sicheren und gesundheitlich unbedenklichen Wiederaufnahme des Luftverkehrs mit dem Abschluss des Sicherheitsverfahrens für den Gesundheitsschutz im Luftverkehr im Zusammenhang mit COVID-19; betont die Rolle, die die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) dabei spielen könnte, die Mitgliedstaaten bei der Minderung der mit der Schifffahrt verbundenen Umweltrisiken und bei der Verbesserung der Nachhaltigkeit des Seeverkehrs zu unterstützen, wenn sie zusätzliche Mittel erhielte;
14. weist erneut darauf hin, dass die EASA, die als „strategische europäische Investition“ eingestuft wurde, im Jahr 2018 mit bedeutenden neuen Kernaufgaben in den Bereichen Cybersicherheit in der Luftfahrt, Drohnen und städtischer Luftverkehr, Umweltschutz, Forschung und Entwicklung sowie internationale Zusammenarbeit betraut wurde; fordert daher einen angemessenen Haushalt für die Agentur, damit sie die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel erhält; betont die Funktion der Agentur im Rahmen des Grünen Deals durch ihre Arbeit zur Minderung der Umweltfolgen des Luftverkehrs, unter anderem durch die Entwicklung neuer CO₂-Normen, die Überwachung der Prävention von Umweltbetrug, das Konzept eines Umweltzeichens und das Projekt LifeCycle, nachhaltige Kraftstoffe sowie die umweltgerechte Erneuerung der Flotten von Fluggesellschaften;
15. hebt die wichtige Rolle hervor, die europäische Partnerschaften bei der Förderung von Innovation und Forschung sowie bei der Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit der Verkehrsbranche spielen können, während gleichzeitig die Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen auf der Grundlage des technologischen Fortschritts, eines wissenschaftlich fundierten Ansatzes und von Regeln gefördert wird; weist darauf hin, dass die für Horizont Europa geplanten Partnerschaften wie „Batterien“, „2ZERO“ oder „Sauberer Wasserstoff“ eine Schlüsselrolle bei der Förderung von Partnerschaften mit den EU-Mitgliedstaaten, dem Privatsektor und allen damit verbundenen Interessengruppen spielen und zur Bereitstellung innovativer Fahrzeugtechnologien und zur Entwicklung einer notwendigen umfassenden Strategie zur Förderung der Nachfrage nach emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen in der gesamten EU beitragen könnten; fordert daher, dass die Finanzmittel, die für das Forschungsprogramm Horizont Europa zur Verfügung stehen, aufgestockt werden;

16. hebt hervor, dass die Europäische Investitionsbank (EIB) durch die Überarbeitung ihrer Kreditvergabepolitik private Investitionen ermöglichen sollte, um die Widerstandsfähigkeit zu verbessern und im Einklang mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität die Einführung nachhaltiger und intelligenter Technologien bei allen Verkehrsträgern zu beschleunigen; hebt ferner hervor, dass die überarbeitete Kreditvergabepolitik öffentliche und private Investitionen in nachhaltigere multimodale Verkehrsträger, wie etwa den Schienenverkehr, sowie in die Erneuerung der Flotte in der Luftfahrt und im Schiffsverkehr ankurbeln sollte; begrüßt es, dass die EIB die Absicht hat, zusammen mit öffentlichen Einrichtungen ambitionierte Investitionsprogramme für die Förderung nachhaltiger Mobilität auf lokaler und regionaler Ebene zu unterstützen, wie beispielsweise Pläne für nachhaltige städtische Mobilität und Projekte für den öffentlichen Verkehr;
17. begrüßt die Rolle der neuen Aufbau- und Resilienzfazilität und der damit verbundenen nationalen Pläne bei der Abmilderung der sozioökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, bei der Ankurbelung der Erholung der Verkehrs- und Tourismusbranche sowie bei den Fortschritten auf dem Weg zum ökologischen und digitalen Wandel; betont, dass der Schwerpunkt der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne auf Politikbereichen wie dem Übergang zu einer umweltfreundlichen Wirtschaft, dem digitalen Wandel, dem wirtschaftlichen Zusammenhalt, der Wettbewerbsfähigkeit sowie dem sozialen und territorialen Zusammenhalt liegen sollte; weist auf das Potenzial dieser Bereiche bei der Erholung der Verkehrs- und Tourismusbranche hin und schlägt vor, die Fazilität unter anderem für den Aufbau der Widerstandsfähigkeit dieser Branche zu nutzen, damit die Krisenvorsorge im Hinblick auf die Bewältigung künftiger Krisen ähnlichen Ausmaßes verbessert wird; ist insbesondere der Auffassung, dass die Finanzierung der Ladeinfrastruktur unterstützt werden muss, und zwar mit dem Ziel, dass bis 2025 eine halbe Million und bis 2030 eine Million Wasserstofftankstellen eingerichtet werden;
18. betont, wie wichtig Transparenz im Zusammenhang mit EU-Finanzierungen in der Verkehrsbranche ist; weist darauf hin, dass öffentliche Investitionen in Infrastrukturen besonders anfällig für Betrug sind; hält es für geboten, dass bei von der EU finanzierten Großprojekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur für transparente und wettbewerbsorientierte Ausschreibungsverfahren gesorgt wird;

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	25.2.2021
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 41 - : 3 0 : 5
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	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
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
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, 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, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	-
ECR	Peter Lundgren
The Left	Clare Daly, João Ferreira

5	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo

Erklärung der benutzten Zeichen

- + : dafür
- : dagegen
- 0 : Enthaltung