



2020/2265(BUI)

26.2.2021

LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

budjettivaliokunnalle

suuntaviivoista vuoden 2022 talousarviota varten – pääluokka III
(2020/2265(BUI))

Valmistelija: Isabel García Muñoz

PA_NonLeg

EHDOTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa budjettivaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. toteaa, että EU:n liikenneala on olennaisen tärkeä unionin kilpailukyvyn, taloudellisen kehityksen, sosiaalisen yhteenkuuluvuuden ja sen kestävyuden kannalta sekä kaikkien EU:n alueiden, erityisesti syrjäseutu-, maaseutu-, saari- ja syrjäisimpien alueiden sekä muiden epäsuotuisten maantieteellisten alueiden, saavutettavuuden ja yhteyksien varmistamiseksi;
- B. ottaa huomioon, että liikenne on avainasemassa ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä; ottaa huomioon, että tarvitaan riittävästi kohdennettuja investointeja, jotta voidaan edistää alan vihreää siirtymää ja vauhdittaa siirtymistä kestäväan ja älykkääseen liikkuvuuteen vihreän kehityksen ohjelman ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaisesti sekä digitaalista siirtymää varmistamalla digitaalisen infrastruktuurin korkein mahdollinen taso ja suorituskyky ja keskeisten digitaalisten mahdollistajien olemassaolo;
- C. ottaa huomioon, että matkailu on EU:n taloudelle olennaisen tärkeä toimiala ja sen neljänneksi suurin vientiala ja että sillä on suuri merkitys EU:n taloudelle, kilpailukyvyllä, työllisyydelle ja sosiaalisen hyvinvoinnin edistämiseksi;
- D. ottaa huomioon, että liikenne- ja matkailualat ja näillä aloilla luodut työpaikat ovat niitä, joihin viimeaikainen covid-19-kriisi on vaikuttanut eniten erityisesti vuonna 2020 käyttöön otettujen liikkumisvapauden rajoitusten vuoksi, jotka ovat vaikuttaneet sisämarkkinoiden toimivuuteen; katsoo, että liikenne- ja matkailualan elpyminen on keskeisen tärkeää sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan sekä yhteyksien, kilpailukyvyn ja työpaikkojen luomisen kannalta EU:ssa; huomauttaa, että liikenne on osoittautunut ratkaisevan tärkeäksi varmistettaessa tavarakuljetusten jatkuminen kaikkialla EU:ssa kriisin aikana ja että sillä on erittäin suuri merkitys covid-19-rokotteiden jakelussa;
- E. ottaa huomioon, että EU:n ”nollavision” tavoitteena on, että tieliikennekuolemien määrä vähenisi 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja olisi nolla vuonna 2050; ottaa huomioon, että investoinnit tieliikenneturvallisuuteen ovat ratkaisevassa asemassa tieliikenneturvallisuutta koskevassa EU:n strategisessa toimintasuunnitelmassa; toteaa, että jatkuvasti korkeana pysyvä tieliikennekuolemien määrä on osoitus siitä, että teiden ja niiden käyttäjien turvallisuuden takaamiseksi on tehtävä enemmän investointeja;
1. pyytää tehostamaan toimia, joiden avulla voidaan vähentää päästöjä ja varmistaa oikeudenmukainen siirtymä ilmastoneutraaliuteen vuoteen 2050 mennessä; pyytää sen vuoksi antamaan riittävästi rahoitusta kestäväan ja älykäästä liikkuvuutta koskevan strategian lippulaivahankkeisiin, tavoitteisiin ja aloitteisiin vihreän kehityksen ohjelman sääntelyä koskevien vaatimusten ja Pariisin sopimuksen mukaisesti ja erityisesti lisäämään rahoitustukea älykäästä ja kestäväan liikkuvuutta koskeviin toimiin, mukaan lukien kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotannon ja käyttöönoton sekä latauspisteiden ja kestävien infrastruktuurihankkeiden, kuten liikenteeseen liittyvien ilmansaasteiden seurantaan tarvittavan infrastruktuurin, lisääminen, kuitenkin niin että

säilytetään teknologianeutraaliksi; korostaa, että tämän strategian pitäisi auttaa parantamaan julkisen liikenteen houkuttavuutta, tehokkuutta ja kapasiteettia myös innovatiivisten lippujärjestelmien avulla; korostaa, että asiaankuuluvien sidosryhmien kuuleminen on äärimmäisen tärkeää kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevassa strategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi; suhtautuu myönteisesti monivuotisen rahoituskehityksen yhteydessä tehtyyn sopimukseen yksinkertaisemmasta, tehokkaammasta ja tuloshakuisemmasta omien varojen järjestelmästä, jossa otetaan huomioon EU:n painopisteet ja erityisesti sen ympäristö- ja digitaalitarpeet;

2. toistaa, että digitaalisen ja vihreän siirtymän olisi oltava oikeudenmukainen, osallistava ja syrjimätön, jotta voidaan varmistaa, että liikennealan työntekijät, liikeyritykset ja pk-yritykset voivat sopeutua siirtymään, ja tukea niitä alueita ja yhteisöjä, joihin siirtymä vaikuttaa eniten; pitää tärkeänä myöntää asianmukainen rahoitus tähän sopeutusprosessiin ja edistää samalla tiukempia sosiaaliormeja alalla sekä myöntää asianmukainen rahoitus siihen, että alan työntekijöille järjestetään täydennyskoulutusta, uudelleen koulutusta ja ammatillista koulutusta, jotta nämä saavat uutta asiantuntemusta ja osaamista työelämän uusia näkymiä ja vaatimuksia varten; korostaa, että viimeksi mainittu auttaa lisäämään alan houkuttavuutta ja puuttumaan työvoiman ikääntymistä, naisten osuutta ja työvoimapulaa koskeviin ongelmiin;
3. vaatii EU:n liikenne- ja matkailualoille kunnianhimoisia tavoitteita vastaavia määrärahoja; pitää Verkkojen Eurooppa -välineeseen vuosien 2021–2027 monivuotisessa rahoituskehityksessä osoitettua rahoitusta alan tarpeiden ja haasteiden kannalta riittämättömänä; korostaa, että Verkkojen Eurooppa on keskeinen väline sellaisten infrastruktuurien kehittämisen rahoittamisessa, jotka tarjoavat eniten unionin lisäarvoa taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden ja yhteenliitettävyyden osalta, erityisesti rajat ylittävien yhteyksien ja puuttuvien yhteyksien suhteen, sekä vihreän kehityksen ohjelman ja digitaalisten tavoitteiden valtavirtaistamisessa edistämällä kilpailukykyä; korostaa jälleen Verkkojen Eurooppa -välineen ratkaisevaa roolia vauhditettaessa erittäin tehokkaan Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämistä ja loppuun saattamista; katsoo, että verkon olisi oltava kestävä, turvallinen, multimodaalinen, yhteentoimiva ja yhdistettävä toisiinsa liikenne-, energia ja palveluinfrastruktuurit; toistaa, että liikennehankkeiden asianmukaisella rahoituksella on ratkaiseva merkitys edistettäessä alan elpymistä ja nopeutettaessa siirtymää kestävään ja älykkääseen liikkuvuuteen;
4. panee pahotellen merkille, että koheesiorahaston määrärahat Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon supistuivat jyrkästi vuonna 2021; pyytää palauttamaan rahoituksen tason vuoden 2022 talousarviossa vuoden 2020 tasolle ja ottamaan näin huomioon unionin liikennepolitiikan ja -investointien keskeisen merkityksen edistettäessä unionin alueellista, sosiaalista ja taloudellista yhteenkuuluvuutta, erityisesti TEN-T-runkoverkon ja kattavan verkon loppuunsaattamisen kautta; pyytää siksi säilyttämään TEN-T-verkon rahoituksen osana koheesipolitiikkaa, mukaan luettuna tukiosuus, jolla kehitetään ja nykyaikaistetaan toissijaisia, alueellisia ja paikallisia yhteyksiä; korostaa tältä osin tarvetta vahvistaa investointeja syrjäseutualueiden ja syrjäisimpien alueiden yhteenliitettävyyteen;
5. pitää valitettavana, että InvestEU-ohjelman rahoitusta on supistettu siitä, mitä parlamentti vaati, sillä ohjelma on merkittävä kestävä ja turvallisen infrastruktuurin

edistämisessä; pitää niin ikään valitettavana, että InvestEU-ohjelman vuotuisen talousarvion maksusitoumusmäärärahoja supistettiin tuntuvasti eli yli 40 prosenttia vuodesta 2020 vuoteen 2021; suhtautuu kuitenkin myönteisesti siihen, että ohjelmaan sisällytettiin kestävän infrastruktuurin ikkuna, joka tarjoaa merkittäviä investointimahdollisuuksia kestäviin ja turvallisiin liikenneinfrastruktuureihin, liikkuvuusratkaisuihin ja laitteisiin sekä innovatiivisten teknologioiden käyttöönottoon; kehottaa ottamaan liikennealan investoinneissa ja erityisesti unionin talousarviosta rahoitettavissa investoinneissa asianmukaisesti huomioon sen selkeästi määritellyt ympäristöä koskevat painopisteet;

6. muistuttaa, että on edistettävä oikeudenmukaista siirtymää ja edettävä samalla kohti kestävää, älykästä ja häiriönsietokykyistä liikkuvuutta, joka on kohtuuhintaista ja esteetöntä kaikilla alueilla ja kaikille matkustajille; korostaa oikeudenmukaisen siirtymän mekanismiin kuuluvan julkisen sektorin lainajärjestelyn ratkaisevaa roolia, sillä sen avulla voidaan kompensoida energiakäänteen kustannukset investoimalla turvallisiin ja kestäviin liikenne- ja matkailuinfrastruktuureihin alueilla, joihin siirtymähaasteet vaikuttavat eniten, kuten maaseudulla ja harvaan asutuilla alueilla, olosuhteiltaan epäsuotuisilla alueilla ja ympäristön kannalta haavoittuvilla alueilla, ja kaikille matkustajille, myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille;
7. suhtautuu myönteisesti komission aikomukseen edistää innovatiivisten ja kestävien teknologioiden tutkimusta ja käyttöönottoa liikenteessä kestävien liikkuvuuspalvelujen edistämiseksi; tuo esille EU:n tutkimusohjelmat, kuten Verkkojen Eurooppa -väline, koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto ja InvestEU, joilla on ratkaiseva merkitys näiden teknologioiden käyttöönoton kannalta;
8. kehottaa arvioimaan syrjäisimpien alueiden liikenneverkkoihin keskittyvän erityisrahaston – POSEI-ohjelman liikenne-rahaston – mahdollisia vaikutuksia nykyiseen rahoitusmalliin verrattuna;
9. katsoo, että verkon ylläpitoa parantamalla voidaan edistää sen tehokkuutta ja saumatonta jatkuvuutta, parantaa sen kestävyyttä ja suorituskykyä ja siten TEN-T-infrastruktuurin häiriönsietokykyä ja lisätä samalla liikenneturvallisuutta kiinnittäen erityistä huomiota haavoittuvimmassa asemassa oleviin tienkäyttäjiin, kuten jalankulkijoihin, pyöräilijöihin, moottoripyöräilijöihin, mopoilijoihin ja muihin mikroluokkuvuutta harjoittaviin; panee erityisesti merkille, että on tärkeää puuttua nykyiseen suuren riskin infrastruktuuriin kiinnittäen erityistä huomiota verkon vanhoihin ja kehittymättömiin osiin, ja kunnostaa sitä; kehottaa komissiota edistämään verkon ylläpitoon tehtäviä investointeja ja tarjoamaan niihin kannustimia sekä panemaan täytäntöön runkoverkon unionin tasolla toteutettavan ylläpidon seurantasuunnitelman, jotta voidaan varmistaa EU:n kaikkien alueiden toimivat yhteydet; kehottaa komissiota asettamaan etusijalle alueet, joilla verkon ylläpidossa on havaittu erityisiä haasteita, ja antamaan neuvontaa ja teknistä ja taloudellista tukea asianomaisille viranomaisille;
10. pitää valitettavana, että liikennepilariin kuuluvan sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta on supistettu jyrkästi eli 75 prosenttia verrattuna maaliskuussa 2018 julkaistuun alkuperäiseen toimintasuunnitelmaan ja että tavoitetasosta joudutaan siten tinkimään selvästi tässä uudessa toimintapoliittisessa tavoitteessa, jolla pyritään sopeuttamaan

TEN-T-verkon osia liikenneinfrastruktuurin kaksikäyttöön sekä siviiliväestön että sotilasvoimavarojen liikkuvuuden parantamiseksi;

11. muistuttaa, että on pohdittava tapoja edistää kestäviä liikennemuotoja muun muassa talousarviokannustimien avulla ja että tässä on otettava huomioon esimerkiksi Euroopan rautateiden teemavuotta 2021 koskeva aloite; kannustaa tähän liittyen komissiota toteuttamaan jatkotoimia Euroopan rautateiden teemavuoden 2021 tiimoilta ja edistämään mukavien eurooppalaisten yöjunien elvyttämistä kestäväenä vaihtoehtona lyhyille lennoille ja pitkille automatkoille samalla kun varmistetaan reilu kilpailu kaikkien liikennemuotojen sekä julkisten ja yksityisten toimijoiden välillä; palauttaa mieliin parlamentin ehdotuksen nimetä vuosi 2022 vihreämpien kaupunkien eurooppalaiseksi teemavuodeksi, mikä voisi tarjota mahdollisuuden edistää kestävää ja älykästä kaupunkiliikennettä;
12. toistaa parlamentin useaan otteeseen esittämän kiireellisen pyynnön perustaa Euroopan tason erityisohjelma kestävää matkailua varten ja perustaa sille budjettikohta ja osoittaa alan tarpeiden mukaiset määrärahat; painottaa, että se auttaisi tätä liikenteeseen vahvasti sidoksissa olevaa alaa elpymään covid-19-kriisistä ja olisi ensimmäinen askel EU:n matkailupolitiikan parantamiseksi, mikä hyödyttäisi unionin taloutta, kilpailukykyä, työllisyyttä, sosiaalista kehitystä ja ympäristötavoitteita sekä lisäisi paikallisten ja laadukkaiden pysyvien työpaikkojen määrää alalla; suhtautuu tältä osin myönteisesti siihen, että Euroopan tilintarkastustuomioistuin on käynnistänyt tarkastuksen arvioidakseen matkailuhankkeita, joita on rahoitettu Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR) ja koheesiorahastosta 6,4 miljardilla eurolla vuosina 2007–2013 ja tähän mennessä 4 miljardilla eurolla vuosina 2014–2020;
13. pyytää sovittamaan EU:n liikennealan erillisvirastojen ja yhteisyritysten rahoituksen niillä olevien tehtävien määrään ja niiden rooliin keskeisinä toimijoina siirtymässä kohti hiilivapaita liikennemuotoja; pitää erityisen valitettavana Euroopan unionin rautatieviraston (ERA) määrärahojen huomattavaa vähennystä ja muistuttaa viraston ja Shift2Rail-yhteisyrityksen roolista pyrittäessä saamaan aikaan kestävä siirtyminen maanteiltä rautateille ja edistymään yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamisessa; pyytää, että viraston vuoden 2022 määrärahoja nostetaan vähintään vuoden 2020 tasolle; palauttaa niin ikään mieliin Euroopan lentoturvallisuusvirastolle (EASA) Boeing 737 MAX -tutkimuksista aiheutuneen merkittävän työmäärän sekä roolin, joka EASAlla – Clean Sky 2- ja SESAR-yhteisyritysten ohella – on matkustajakohtaisten hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä; antaa myös tunnustusta EASAN tärkeälle panokselle tiiviissä yhteistyössä komission kanssa liittyen brexitin välittömiin ja pitkän aikavälin vaikutuksiin ilmailualalla sekä sen panokselle pyrkimyksissä palauttaa turvallisesti ja terveellisesti ilmailutoiminta lentoturvallisuutta covid-19-pandemian aikana koskevan pöytäkirjan (COVID-19 Aviation Health Safety Protocol) avulla; painottaa, että Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) voisi osallistua jäsenvaltioiden tukemiseen merenkulkuun liittyvien ympäristöriskien vähentämisessä ja merenkulkualan yleisen kestävyuden parantamisessa, jos sille annetaan lisäresursseja;
14. toistaa, että EASA, joka on luokiteltu Euroopan strategisten investointien virastoksi, sai vuonna 2018 merkittäviä uusia ydintehtäviä, jotka liittyvät ilmailun kyberturvallisuuteen, miehittämättömiin ilma-aluksiin ja kaupunkien ilmaliikenteeseen,

ympäristönsuojeluun, tutkimukseen ja kehittämiseen sekä kansainväliseen yhteistyöhön; kehottaa siksi osoittamaan EASAlle riittävät määrärahat, jotta sillä on tehtäviensä hoitamiseen tarvittavat resurssit; korostaa sen merkitystä Euroopan vihreän kehityksen ohjelmalle, kun se pyrkii parantamaan ilmailun ympäristövaikutuksia muun muassa kehittämällä uusia hiilidioksidipäästönormeja, seuraamalla ympäristöpetosten ehkäisemistä sekä ympäristömerkkiohjelman ja elinkaarihankkeen, kestävien polttoaineiden ja lentoyhtiöiden lentolaivastojen vihreän uudistamisen avulla;

15. tähdentää, että eurooppalaisilla kumppanuuksilla voisi olla tärkeä rooli vauhditettaessa innovointia ja tutkimusta sekä parannettaessa liikennealan suorituskykyä ja turvallisuutta samalla, kun edistetään liikenteen päästövähennyksiä teknologian kehityksen ja tieteeseen perustuvan lähestymistavan ja sääntöjen pohjalta; toteaa, että Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaa varten suunnitellut kumppanuudet, kuten akkuja, päästöjen nollaan vähentämistä ja puhdasta vetyä koskevat kumppanuudet, voisivat olla keskeisessä asemassa edistettäessä kumppanuuksia EU:n jäsenvaltioiden, yksityisen sektorin ja kaikkien asianomaisten sidosryhmien kanssa ja ne voisivat edistää innovatiivisten ajoneuvoteknologioiden tarjontaa ja tarvittavan laaja-alaisen politiikan kehittämistä nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kysynnän lisäämiseksi kaikkialla EU:ssa; pyytää sen vuoksi lisäämään Horisontti Eurooppa -tutkimusohjelmaan käytettävissä olevia määrärahoja;
16. korostaa, että Euroopan investointipankin (EIP) lainanantopolitiikan tarkistamisen olisi mahdollistettava yksityiset investoinnit kestävän ja älykkään teknologian häiriönsietokyvyn parantamiseksi ja sen käyttöönoton nopeuttamiseksi kaikissa liikennemuodoissa älykästä ja kestävää liikkuvuutta koskevan strategian mukaisesti; korostaa lisäksi, että tarkistetun lainanantopolitiikan olisi lisättävä julkisia ja yksityisiä investointeja kestävämpiin multimodaalisiin liikennemuotoihin, kuten rautatieliikenteeseen, sekä kaluston uudistamiseen lento- ja vesiliikenteen alalla; suhtautuu myönteisesti EIP:n aikomukseen tukea yhdessä viranomaisten kanssa kunnianhimoisia investointiohjelmia, joilla edistetään kestävää liikkuvuutta paikallisesti ja alueellisesti, kuten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia ja julkista liikennettä koskevia hankkeita;
17. on tyytyväinen uuden elpymis- ja palautumistukivälineen ja siihen liittyvien kansallisten suunnitelmien tarjoamiin mahdollisuuksiin lievittää covid-19-pandemian sosioekonomisia vaikutuksia ja vauhdittaa elpymistä liikenne- ja matkailualoilla sekä edistää vihreää ja digitaalista siirtymää. korostaa, että kansallisissa elpymis- ja palautumissuunnitelmissa olisi keskityttävä vihreän siirtymän, digitaalisen muutoksen, taloudellisen yhteenkuuluvuuden, kilpailukykyyn sekä sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden kaltaisiin politiikan aloihin; panee merkille näiden alojen tarjoamat mahdollisuudet liikenne- ja matkailualojen elpymiselle ja ehdottaa, että tukivälinettä käytettäisiin muun muassa niiden selviytymis- ja palautumiskyvyn vahvistamiseen ja siten lisättäisiin kriisivalmiutta vastaavan suuruisten kriisien hallitsemiseksi tulevaisuudessa; kannattaa erityisesti latausinfrastruktuurin rahoitusta, jonka tavoitteena on asentaa 500 000 vedyn latauspistettä vuoteen 2025 mennessä ja miljoona vuoteen 2030 mennessä;
18. korostaa EU:n rahoituksen avoimuuden merkitystä liikennealalla; muistuttaa, että infrastruktuuriin tehtävät julkiset investoinnit ovat erityisen alttiita petoksille; korostaa,

että on tärkeää taata avoin ja kilpailuun perustuva tarjouskilpailumenettely EU:n rahoittamille laajamittaisille liikenneinfrastruktuurihankkeille.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	25.2.2021
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 41 -: 3 0: 5
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

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

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää