



2020/2276(INI)

26.5.2021

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Regionaludviklingsudvalget

om en ny tilgang til havstrategien for Atlanterhavsområdet
(2020/2276(INI))

Ordfører for udtalelse (*): Izaskun Bilbao Barandica

(*) Associeret udvalg – forretningsordenens artikel 57

PA_NonLeg

FORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Regionaludviklingsudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

- der henviser til den aftale, som blev vedtaget i Paris på den 21. partskonference under FN's rammekonvention om klimaændringer (COP21) den 12. december 2015 (Parisaftalen),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 20. maj 2020 med titlen "EU's biodiversitetsstrategi for 2030: Naturen skal bringes tilbage i vores liv" (COM(2020)0380),
- der henviser til sin beslutning af 28. november 2019 om klima- og miljøkrisen¹,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/60/EF af 23. oktober 2007 om vurdering og styring af risikoen for oversvømmelser²,
- A. der henviser til, at den blå økonomi i Atlanterhavet genererede 73,4 mia. EUR i bruttoværditilvækst (BVT), hvilket svarer til 36 % af BVT i EU's blå økonomi, og beskæftigede 1,29 millioner mennesker i 2017;
- B. der henviser til, at sektoren for den blå økonomi skal bidrage til omstillingen til ren energi, navnlig ved at udforske vedvarende energiformer, udvide deres potentiale offshore, og gennem en mere bæredygtig forvaltning, der letter bevaringen og genopretningen af maritime økosystemer;
- C. der henviser til, at særrapporten fra Det Mellemlstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC) om havet og kryosfæren i et klima under forandring har vist de forskellige trusler mod havet og kystlinjen; der henviser til, at EU er nødt til at udvikle en bedre håndtering af trusler og nødsituationer, såsom havforurening, herunder fra ulykker, og stigningen i vandstanden i havene;
- D. der henviser til, at ud over EU's handelspartnere som Asien og Nordamerika udgør Latinamerika og Caribien EU's femtestørste handelspartner; der henviser til, at EU er den største investor i Latinamerika og Caribien og deres næststørste handelspartner, hvilket resulterer i betydelige søtransportstrømme mellem de to regioner;
- E. der henviser til, at øget koordinering og samarbejde mellem Atlanterhavsregionerne er den eneste vej frem for at afbøde virkningerne af den nuværende covid-19-krise, klimaændringer og tab af biodiversitet, der påvirker havhabitater og kystsamfund, og de negative virkninger af brexit;
- F. der henviser til, at adskillige sektorer i den blå økonomi er blevet alvorligt berørt af den nuværende krise, navnlig kyst- og havturisme; der henviser til, at den blå økonomi skal anvendes strategisk til at bidrage til at afhjælpe de økonomiske og sociale skader, som

¹ Vedtagne tekster, P9_TA(2019)0078.

² EUT L 288 af 6.11.2007, s. 27.

covid-19-pandemien har forårsaget;

- G. der henviser til, at den handlingsplan, som Kommissionen har vedtaget for at ajourføre sin havstrategi for Atlanterhavsområdet, omfatter de samme principper som dem, der er fastsat i den europæiske grønne pagt og i dens digitale strategi, og tager højde for FN's verdensmål for bæredygtig udvikling;
 - H. der henviser til, at beskyttelse og genopretning af marine økosystemer er af afgørende betydning for menneskeheden, da de er afgørende for global fødevarerikthed og menneskers sundhed, og som en kilde til økonomiske aktiviteter, herunder fiskeri, transport, handel, turisme, vedvarende energi og sundhedsprodukter, som bør være baseret på bæredygtighedsprincippet;
 - I. der henviser til, at grøn skibsfart og innovative havneaktiviteter vil bidrage til at reducere EU's kulstof- og miljøfodaftryk;
 - J. der henviser til, at Atlanterhavet historisk set har været af stor strategisk værdi for Europa, da det har et potentiale, der kan forbedres betydeligt af den videnskabelige og teknologiske udvikling;
1. støtter princippet om bæredygtig udvikling som den vigtigste drivkraft for økonomisk vækst i EU og navnlig i Atlanterhavsområdet gennem søtransport, skibsbygning, bioteknologi, fiskeri og akvakultur, bæredygtig turisme, havvind, bølge- og tidevandsenergi; opfordrer Kommissionen til at fremme forskning, udvikling og videnbaseret innovation som værktøjer, der bidrager til omstillingen til ren energi gennem anvendelsen af vedvarende energi, alternative brændstoffer og diversificering af EU's energikilder, og som også kan forbinde de territoriale strategier for intelligent specialisering, der er afgørende for nye industrielle værdikæder;
 2. påpeger, at en moderniseret blå økonomi i Atlanterhavsområdet kan bidrage til omstillingen til ren energi ved at udnytte det voksende potentiale i vedvarende havenergi og en mere bæredygtig forvaltning af det maritime rum i overensstemmelse med den europæiske grønne pagt, som fremhæver den afgørende rolle, som produktion af vedvarende havenergi spiller for omstillingen til en klimaneutral økonomi; understreger i denne forbindelse betydningen af offshorestrategien for at opnå klimaneutralitet; fremhæver i denne forbindelse Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder, opfordrer Kommissionen til at sikre, at EU bevarer sin teknologiske førerposition, tiltrækker talent og producerer ren energi, samtidig med at der tages hensyn til de potentielle konsekvenser for havmiljøet, herunder dem, der vedrører klimaændringer;
 3. opfordrer Kommissionen og industrien til at evaluere fordelene ved at etablere et europæisk partnerskab for søtransport for at fremme innovation inden for sektoren, bidrage til dekarbonisering, skabe infrastrukturer til lastning og levering af alternative brændstoffer i havne og godsterminaler samt til at udvikle affaldshåndteringsplaner til Atlanterhavshavne; minder om betydningen af at tilskynde til og investere i værdikæder for økonomisk levedygtige og bæredygtige produkter, processer og virksomheder med henblik på at opnå klimaneutralitet, ressourceeffektivitet, genanvendelsesplanlægning og cirkularitet, samtidig med at den internationale konkurrenceevne bevares og udvikles; opfordrer Kommissionen til at undersøge yderligere muligheder for at løse problemerne

med plastik, affald og støjforurening;

4. fremhæver, at EU's genopretningsindsats skal fokusere på bæredygtighed i overensstemmelse med målene i den grønne pagt samt målene om konkurrenceevne og vækst; opfordrer Kommissionen til i sin strategi at medtage tilpasning til klimaændringer og dens mange konsekvenser for Atlanterhavsområdet;
5. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at færdiggøre prioriterede projekter i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) for Atlanterhavsregionen, navnlig i grænseoverskridende områder og i forbindelse med de fremtidige TEN-T-retningslinjer og Connecting Europe-faciliteten (2021-2027), og til at fremme og investere i den fulde udvikling af TEN-T-motorveje til søs, der forbinder øer med fastlandet, og et omfattende multimodalt transportsystem i hele Atlanterhavsregionen; mener, at projekter bør være særligt opmærksomme på de særlige behov for konnektivitet og tilgængelighed i randområder, øer og regioner i den yderste periferi af Atlanterhavet; understreger behovet for, hvor det er geografisk muligt, at prioritere bæredygtige transportformer såsom jernbanetransport, søtransport og transport ad indre vandveje;
6. understreger, at de forskellige makroregionale strategier har været effektive med hensyn til at fremme samarbejde, genopretning og effektiv anvendelse af EU-programmer såsom Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Interreg eller strategierne for intelligent specialisering; opfordrer derfor Kommissionen til at udarbejde en makroregional strategi for Atlanterhavet baseret på den nuværende havområdestrategi for Atlanterhavet i samarbejde med nationale, regionale og lokale myndigheder og med inddragelse af de vigtigste interessenter såsom økonomiske og sociale aktører, civilsamfundet, akademiske kredse og ikke-statslige organisationer; opfordrer Kommissionen til at udnytte bæredygtig og inklusiv økonomisk, social og territorial samhørighed i dette geografiske område, idet der tages højde for den europæiske grønne pagt og biodiversitetsstrategien; understreger, at forvaltningen af denne strategi også skal være baseret på princippet om forvaltning på flere myndighedsniveauer for at sikre effektiv regional deltagelse; understreger betydningen af særlige programmer, der især er rettet mod afbødning af og tilpasning til klimaændringer, og til vurdering og forebyggelse af hydrogeologiske risici i kystområder og vådområder;
7. understreger, at Atlanterhavskorridoren som en del af TEN-T-hovednettet skal være færdig senest i 2030, og minder om Atlanterhavskorridorens ekstraordinære maritime dimension på grund af dens vigtige maritime kernehavne; beklager imidlertid, at der ikke er nogen multimodale forbindelser i baglandet til flere havne, navnlig højhastighedslinjer og konventionelle linjer til at sikre jernbaneforbindelser på tværs af grænserne mellem Den Iberiske Halvø og resten af EU-nettet; fremhæver også, at interoperabilitetsproblemer påvirker jernbanetransporten i denne korridor;
8. opfordrer til forbedringer af den multimodale forbindelse mellem Atlanterhavskorridoren og andre korridorer i TEN-T-nettet, navnlig med korridorerne Middelhavet, Nordsøen–Middelhavet og Rhinen–Alperne; minder om den eksterne dimension af Atlanterhavskorridoren på grund af dens geografiske placering langs de internationale søruter og opfordrer til fuld udnyttelse af Atlanterhavskorridorens eksterne dimension, som vil forbedre logistikkæden til og fra EU inden for den globale ramme takket være korridorens geografiske placering langs de internationale søruter;

9. opfordrer Kommissionen til at fokusere på yderligere metoder til at fremme dekarboniseringen af søtransport som et middel til at fremme investeringer i bæredygtighed; opfordrer i denne forbindelse til et skift i retning af et mere bæredygtigt og multimodalt transportsystem, til anvendelse af alternative brændstoffer såsom vedvarende energikilder, optankningsudstyr og -infrastruktur, til renovering af eksisterende infrastrukturer, færdiggørelse af infrastrukturer, der indgår i TEN-T-nettet for Atlanterhavsregionen, optimering af havneanløb, fornyelse af flåden inden for vandvejstransport, tekniske og operationelle foranstaltninger til forbedring af fartøjernes energieffektivitet, modernisering, digitalisering og automatisering af søtransport og en overgang til en forretningsmodel baseret på cirkulær økonomi, som alt sammen skal prioriteres i området; opfordrer Kommissionen til at sikre investeringer, der matcher disse ambitioner;
10. opfordrer Kommissionen til i samarbejde med Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) at udarbejde ambitiøse initiativer og en køreplan for dekarbonisering af skibe baseret på en tilbundsgående konsekvensanalyse;
11. fremhæver, at den potentielle inddragelse af søtransport i EU's emissionshandelsordning bør begrundes behørigt og baseres på en tilbundsgående konsekvensanalyse;
12. påpeger, at det er nødvendigt at fastsætte specifikke mål for gennemførelsen af vedvarende havenergi i Atlanterhavsregionerne under hensyntagen til deres miljømæssige indvirkning på transport- og turismesektoren;
13. fremhæver regionerne i den yderste periferis geostrategiske placering og deres vigtige rolle i gennemførelsen af denne strategi; mener derfor, at finansieringen af disse regioner og deres adgang til midler skal baseres på deres særlige karakteristika som fastsat i artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde;
14. opfordrer Kommissionen til at arbejde tæt sammen med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) for at støtte medlemsstaterne i at afbøde skibsfartsrelaterede miljørisici og forbedre den maritime sektors overordnede bæredygtighed og sikkerhed; opfordrer endvidere Kommissionen til at oprette et varslings- og observationssystem for hyppigere og voldsommere storme og oversvømmelser som følge af klimaændringer; understreger i denne forbindelse, at EMSA bør tildeles tilstrækkelige ressourcer til at oprette og forvalte et sådant system; opfordrer Kommissionen til at træffe foranstaltninger til at forebygge havforurening og anvende EMSA's SafeSea Net system;
15. fremhæver, at investeringer i koordinering og samarbejde mellem søhavne, der fungerer som forbindelsesled og knudepunkter for både passagerer og godstransport, er en prioritet for den blå økonomi; understreger, at havne skal spille en central rolle i omstillingen til multimodalitet og bæredygtighed inden for kystturisme, akvakultur, skibsbygning, logistik og infrastruktur til udvikling af vedvarende havenergi og maritime erhverv for at sikre, at alle dele af regionen kan drage fordel af væksten i en intelligent og bæredygtig søtransport og opnå en afbalanceret fordeling af væksten i hele området;
16. fremhæver, at havne er blevet anerkendt som vigtige for international konnektivitet, for den europæiske økonomi og for regionerne i Kommissionens meddelelse om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet; fremhæver endvidere, at havne og søtransport er

afgørende for overgangen til bæredygtig og intelligent mobilitet i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt; minder Kommissionen og medlemsstaterne om, at der er behov for yderligere investeringer, for at havne kan blive multimodale mobilitets- og transportknudepunkter samt afprøvningsfaciliteter for genbrug af affald og den cirkulære økonomi; understreger, at havne kunne blive grønne områder inden for en kort periode. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en ramme for de foranstaltninger, som havnene skal træffe for at blive rene energiknudepunkter for integrerede elektricitetssystemer, brint og andre alternative brændstoffer og enheder med lave emissionsniveauer. opfordrer endvidere til, at der i de offentlige og private investeringer i havne langs Atlanterhavskysten fokuseres på manglende forbindelser til baglandet med det overordnede mål at omdanne havne til logistiske platforme og strategiske klynger for multimodal transport, energiproduktion, -lagring og -distribution samt turisme;

17. fremhæver betydningen af at styrke Atlanterhavshavnens rolle og behovet for investeringer i intelligente infrastrukturer samt betydningen af udvikling og bæredygtig forvaltning af havne, herunder grønne havne, hvilket bør muliggøre yderligere kapacitet til at imødekomme handelsvækst; understreger endvidere betydningen af at styrke havneoperatørernes rolle som katalysatorer for den blå økonomis økonomiske aktiviteter med henblik på at mobilisere finansiering af intelligent infrastruktur og at gøre det muligt at supplere og overvåge væksten i handelen; understreger i denne forbindelse behovet for at installere opladnings- og optankningsinfrastruktur for alternative brændstoffer i havne og fragtterminaler, hvilket i væsentlig grad vil forbedre luft- og vandkvaliteten i kystområderne; understreger endvidere behovet for at forbedre bæredygtig søtransport og innovative havneaktiviteter med henblik på at reducere deres kulstof- og miljøfodaftryk; minder i denne forbindelse om betydningen af at vedtage en integreret tilgang til forvaltningen af hav- og kystområder samt baglandet, navnlig ved at tilskynde til planer for blå mobilitet, der fremmer intermodale transporttjenester, intelligente mobilitetslaboratorier og bæredygtige atlantiske turistruter;
18. opfordrer indtrængende Kommissionen til at fremlægge en plan, der indeholder passende foranstaltninger på europæisk plan, i samarbejde med nationale, regionale og lokale forvaltninger med henblik på at tackle klimaændringernes indvirkning på vandstanden i havene og flodmundinger og til at foreslå løsninger til tilpasning af havne, infrastruktur og kystområder for at forebygge katastrofer; glæder sig over Atlanterhavsstrategiens positive miljøelementer, herunder oprettelsen af et netværk af grønne havne, og fokuset på udvikling af vedvarende energi og kystbeskyttelsesforanstaltninger; påpeger, at sunde kystøkosystemer spiller en vigtig rolle i tilpasningen til klimaændringer, navnlig med hensyn til stigende vandstand i havene og stadig hyppigere voldsomme vejrphenomener; fremhæver i denne forbindelse betydningen af foranstaltninger til styring og tilpasning af klimarisici, der er nødvendige for at beskytte kystsamfund, habitater og biodiversitet; opfordrer endvidere Kommissionen til at udvikle forskellige scenarier for maritim handel og til at planlægge passende foranstaltninger til at forberede stigninger i havvandstanden og voldsomme vejrphenomener; støtter bæredygtig praksis inden for kyst- og havturisme, da den er afgørende for Atlanterhavsområdet konkurrenceevne og modstandsdygtighed og skabelsen af arbejdspladser af høj værdi med fokus på gensidig anerkendt blå uddannelse og erhvervsuddannelse med et særligt "blåt Erasmus-program" for at tiltrække unge talenter til alle sektorer i den blå økonomi i området, såsom skibsbygning, energi, den cirkulære økonomi, havsektoren og bæredygtig turisme, og

med henblik på at oprette et atlantisk campus for avanceret STEM (naturvidenskab, teknologi, ingeniørvirksomhed og matematik) i forbindelse med den blå økonomi og den europæiske grønne pagt;

20. understreger, at den nye strategi bør være en løftestangs faktor for jobskabelse i kystsamfundene i Atlanterhavsregionen, navnlig inden for transport og turisme; anmoder Kommissionen om at gøre en indsats for at forbedre arbejds- og beskæftigelsesvilkårene for arbejdstagere til søs for at gøre sektoren mere attraktiv; fremhæver, at høje miljøstandarder bør gå hånd i hånd med høje sociale standarder, både for havne og skibsarbejdere; minder om behovet for regelmæssige uddannelseskurser, opkvalificering og omskoling af søfarende;
21. understreger behovet for at udvikle foranstaltninger, der kombinerer havstrategi med turismesektoren, og fremhæver behovet for at fremme bæredygtig praksis inden for kyst- og havturisme; opfordrer Kommissionen til yderligere at udvikle hav- og kystturisme på en måde, der bevarer habitater i hav- og kystområder; fremhæver betydningen af den cirkulære økonomi i turistsektoren, som bør være det ledende princip sammen med foranstaltninger med henblik på nulforurening, energieffektivitet og bevarelse af biodiversitet, som led i udviklingen af mere bæredygtige praksisser, der gavner lokal udvikling og lokal beskæftigelse hele året igennem;
22. opfordrer Kommissionen til at udvikle pilotområder, hvor metoder til kystbeskyttelse kan afprøves, og naturbaserede løsninger kan fremmes; opfordrer medlemsstaterne til at foreslå, at der i deres partnerskabsaftaler medtages specifikke programmer og foranstaltninger til støtte for klitfrie kystområder og -samfund;
23. understreger behovet for at beskytte og fremme attraktiviteten af Atlanterhavskysterne og -regionerne i den yderste periferi, deres landskaber og kulturarv ved at anlægge en holistisk tilgang, som kan inkludere udviklingen af alternative og tematiske turistprodukter med henblik på at styrke regionens profil som turistdestination og sikre en bæredygtig økonomi; understreger derfor betydningen af at oprette oprindelsesbetegnelser og kvalitetsmærker for landbrugs-, fiskeri- og akvakulturprodukter, der produceres i Atlanterhavsregionerne, for yderligere at fremme gastronomisk og kulturel turisme;
24. understreger betydningen af en solid forvaltningsstruktur for en effektiv gennemførelse af handlingsplanen for Atlanterhavsområdet 2.0, der inddrager alle relevante interessenter på EU-plan samt nationalt, regionalt og lokalt plan, og som bakkes op af alle tilgængelige finansielle instrumenter som reaktion på covid-19-krisen, og som henviser til den europæiske grønne pagt, hvor den blå økonomis centrale rolle som en af de vigtigste sektorer for at nå dens mål klart nævnes; minder i denne forbindelse om betydningen af effektiv maritim fysisk planlægning og inklusivt EU-engagement i udviklingen af den blå økonomi og beskyttelsen af havmiljøet;
25. understreger behovet for at sikre, at strategien gennemføres så hurtigt som muligt for at bidrage til den økonomiske og sociale genopretning, navnlig af transport- og turismesektorerne; understreger i denne forbindelse, at den cirkulære økonomi, foranstaltninger med henblik på nulforurening, energieffektivitet og bevarelse af biodiversitet skal være vejledende principper for denne strategi og skal skabe mere bæredygtige praksisser, der er til gavn for udvikling og beskæftigelse, samtidig med at

den internationale konkurrenceevne bevares hos erhvervene i Atlanterhavsregionen;

26. fremhæver vigtigheden af regioner i den yderste periferi og øer, da de er af afgørende betydning for europæisk og international søhandel på grund af deres strategiske placering; opfordrer til, at regionerne i den yderste periferi bliver betragtet som særlige områder, hvor der bør gives prioritet til beskæftigelse af høj kvalitet, og hvor adgang og konnektivitet ad sø- og luftvejen bør fremmes for at lette deres udvikling og samhørighed på lige fod med fastlandet; udtrykker det synspunkt, at regionerne i den yderste periferi giver yderligere muligheder for udvikling af vedvarende energi, bæredygtig turisme og den cirkulære økonomi, idet de udgør et miljø med en fremragende marin biodiversitet;
27. fremhæver, at brexit har ændret den generelle geopolitiske kontekst og skabt nye ydre EU-grænser for Atlanterhavsregionen og kanalkysten, hvilket forværrer deres fjerntliggende tilstand i forhold til resten af EU; opfordrer Kommissionen og de deltagende lande til straks at indlede forhandlinger med Det Forenede Kongerige om en ad hoc-aftale om fastlæggelse af status, omfang og betingelser for landets deltagelse som tredjeland i handlingsplanen for Atlanterhavsområdet 2.0; opfordrer Kommissionen til at gøre alt for at inddrage Det Forenede Kongerige og de relevante britiske agenturer i gennemførelsen af havstrategien for Atlanterhavsområdet og til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at lette handel og konnektivitet gennem Atlanterhavshavnene mellem EU og Det Forenede Kongerige med henblik på at tackle konsekvenserne af brexit; opfordrer Kommissionen til at tage hensyn hertil i den kommende handlingsplan for havstrategien for Atlanterhavsområdet samt i andre relevante forslag såsom revisionen af TEN-T-retningslinjerne med henblik på at lette og styrke den socioøkonomiske og territoriale samhørighed i disse regioner ved f.eks. at forbedre sammenkoblingen mellem hovednetværket og det samlede netværk samt multimodalitet og for at sikre gnidningsløse forbindelser mellem havne, logistikplatforme, lufthavne, jernbane- og vejnet;
28. mener, at Kommissionen bør fortsætte med at foretage regelmæssig overvågning og gennemgang af, hvordan de tematiske søjler i handlingsplanen for Atlanterhavsområdet 2.0 og dens relevante mål gennemføres, og i samarbejde med de involverede medlemsstater tilvejebringe de nødvendige midler til en korrekt gennemførelse af projekterne; understreger behovet for at sikre kontinuiteten i territoriale samarbejdsprogrammer såsom programmet Interreg Atlanterhavsområdet (Interreg Atlantic Area) og BlueInvest-plattformen; tilskynder til offentlig-private partnerskaber og yderligere muligheder for at kombinere offentlige investeringer fra nationale budgetter og EU-budgettet med privat finansiering, der kan trække på ressourcerne fra alle EU-programmer.

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	25.5.2021
Resultat af den endelige afstemning	+: 48 -: 0 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Clare Daly, Roman Haider, Jutta Paulus, Marianne Vind

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

48	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, 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, Johan Danielsson, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

0	-

0	0

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller