



**2020/2276(INI)**

26.5.2021

## **AVIZ**

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru dezvoltare regională

referitor la o nouă abordare a Strategiei maritime pentru zona Oceanului  
Atlantic  
(2020/2276(INI))

Raportoare pentru aviz (\*): Izaskun Bilbao Barandica

(\*): (Procedura comisiilor asociate – articolul 57 din Regulamentul de  
procedură)

PA\_NonLeg

## SUGESTII

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru dezvoltare regională, care este comisie competentă, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

- având în vedere acordul adoptat la Paris la cea de-a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a ONU privind schimbările climatice (COP 21) din 12 decembrie 2015 (Acordul de la Paris),
  - având în vedere comunicarea Comisiei din 20 mai 2020 intitulată „Strategia UE privind biodiversitatea pentru 2030: Readucerea naturii în viețile noastre” (COM(2020)0380),
  - având în vedere rezoluția sa din 28 noiembrie 2019 referitoare la urgența climatică și de mediu<sup>1</sup>,
  - având în vedere Directiva 2007/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind evaluarea și gestionarea riscurilor de inundații<sup>2</sup>,
- A. întrucât economia albastră din Oceanul Atlantic a generat o valoare adăugată brută de 73,4 miliarde EUR, reprezentând 36 % din valoarea adăugată brută a economiei albastre a UE, și a oferit locuri de muncă pentru 1,29 milioane de persoane în 2017;
- B. întrucât sectorul economiei albastre trebuie să contribuie la tranziția către o energie curată, în special prin explorarea energiilor din surse regenerabile, prin creșterea potențialului lor offshore și printr-o gestionare mai sustenabilă, care să faciliteze conservarea și refacerea ecosistemelor maritime;
- C. întrucât, în raportul special al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) privind oceanul și criosfera într-un climat în schimbare, au fost evidențiate diferitele amenințări pentru mări și țărmuri; întrucât UE trebuie să pregătească o intervenție mai bună în caz de amenințări și situații de urgență, cum ar fi poluarea marină, inclusiv cea cauzată de accidente, și creșterea nivelului mărilor;
- D. întrucât, pe lângă partenerii comerciali ai UE, precum Asia și America de Nord, America Latină și zona Caraibilor reprezintă al cincilea partener comercial cel mai important al UE; întrucât UE este cel mai mare investitor în regiunea Americii Latine și a Caraibilor și al doilea partener comercial al acesteia, ceea ce are ca rezultat fluxuri semnificative de transport maritim între cele două regiuni;
- E. întrucât o mai bună coordonare și cooperare între regiunile atlantice constituie singura cale de urmat pentru atenuarea efectelor actualei crize provocate de pandemia de COVID-19, ale schimbărilor climatice și ale pierderii biodiversității care afectează habitatele oceanice și comunitățile de pe coastă și a efectelor secundare ale Brexit;

---

<sup>1</sup> Texte adoptate, P9\_TA(2019)0078.

<sup>2</sup> JO L 288, 6.11.2007, p. 27.

- F. întrucât actuala criză a afectat în mod grav mai multe sectoare ale economiei albastre, în special turismul costier și maritim; întrucât economia albastră trebuie utilizată strategic pentru a contribui la repararea daunelor economice și sociale provocate de pandemia de COVID-19;
- G. întrucât planul de acțiune adoptat de Comisie în vederea actualizării strategiei sale maritime pentru zona Oceanului Atlantic include aceleași principii care au fost enunțate în Pactul verde european și în strategia sa digitală și ține cont de obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU,
- H. întrucât conservarea și refacerea ecosistemelor marine sunt esențiale pentru umanitate, deoarece sunt fundamentale pentru securitatea alimentară și sănătatea umană la nivel global și constituie sursa unor activități economice, inclusiv pescuitul, transportul, comerțul, turismul, energia din surse regenerabile și produsele medicale, care ar trebui să aibă la bază principiul sustenabilității;
- I. întrucât transportul maritim verde și activitățile portuare inovatoare vor contribui la reducerea amprente de carbon și a amprente de mediu ale UE;
- J. întrucât, din perspectivă istorică, Oceanul Atlantic a avut o mare valoare strategică pentru Europa, deoarece deține un potențial care poate fi sporit semnificativ prin dezvoltare științifică și tehnologică;
1. sprijină principiul dezvoltării durabile ca principal motor al creșterii economice în UE și mai ales în zona Oceanului Atlantic, prin intermediul transportului maritim, al construcțiilor navale, al biotehnologiei, al pescuitului și acvaculturii, al turismului sustenabil, al energiei eoliene offshore, al energiei valurilor și al energiei mareelor; invită Comisia să promoveze cercetarea, dezvoltarea și inovarea bazată pe știință ca instrumente care contribuie la tranziția către o energie curată prin utilizarea surselor regenerabile de energie, a combustibililor alternativi și prin diversificarea surselor de energie ale UE, și care pot, de asemenea, interconecta strategii de specializare inteligentă teritorială esențiale pentru noile lanțuri valorice industriale;
  2. subliniază că o economie albastră reorganizată în zona Oceanului Atlantic poate contribui la tranziția către o energie curată, profitând de potențialul tot mai mare al energiilor din surse regenerabile offshore și de gestionarea mai sustenabilă a spațiului maritim, în conformitate cu Pactul verde european, care subliniază rolul esențial al producției de energie din surse regenerabile offshore pentru tranziția către o economie neutră din punct de vedere climatic; subliniază, în acest sens, importanța strategiei offshore pentru atingerea neutralității climatice; evidențiază, în acest sens, Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile; invită Comisia să se asigure că UE își menține poziția de lider tehnologic, păstrează talentele și produce energie curată, ținând seama totodată de posibilele repercusiuni, inclusiv de cele legate de schimbările climatice, asupra mediului marin;
  3. invită Comisia și industria să evalueze avantajele stabilirii unui parteneriat european pentru transportul maritim cu scopul de a promova inovarea în sector, de a contribui la decarbonizare, de a crea infrastructuri pentru încărcarea și furnizarea de combustibili alternativi în porturi și terminale de marfă și de a elabora planuri de gestionare a deșeurilor pentru porturile atlantice; reamintește că este important să se stimuleze și să

se investească în lanțurile valorice pentru produse, procese și întreprinderi sustenabile și viabile din punct de vedere economic, urmărind realizarea neutralității climatice, utilizarea eficientă a resurselor, crearea unor instalații de reciclare, circularitatea, menținând și dezvoltând totodată competitivitatea pe plan internațional; invită Comisia să exploreze noi posibilități de soluționare a problemelor legate de materialele plastice, deșeuri și poluarea fonică;

4. subliniază că eforturile de redresare ale UE trebuie să se axeze pe sustenabilitate, în concordanță cu obiectivele Pactului verde, cele în materie de competitivitate și de dezvoltare; invită Comisia să includă în strategia sa adaptarea la schimbările climatice și numeroasele sale consecințe asupra zonei Oceanului Atlantic;
5. invită Comisia și statele membre să finalizeze proiectele prioritare incluse în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) pentru Arcul Atlantic, în special în zonele transfrontaliere și în contextul viitoarelor orientări TEN-T și al Mecanismului pentru interconectarea Europei (2021-2027), să promoveze și să investească în dezvoltarea completă a autostrăzilor maritime din cadrul TEN-T care conectează insulele cu continentul și a unui sistem de transport multimodal cuprinzător pentru întreaga regiune a Oceanului Atlantic; consideră că proiectele ar trebui să acorde o atenție deosebită nevoilor speciale de conectivitate și accesibilitate ale regiunilor periferice, insulare și ultraperiferice ale Atlanticului; subliniază că trebuie să se acorde prioritate, acolo unde este posibil din punct de vedere geografic, celor mai sustenabile modurilor de transport, precum transportul feroviar, maritim și pe căile navigabile interioare;
6. subliniază faptul că diferitele strategii macroregionale au fost eficace în facilitarea cooperării, a redresării și a utilizării eficiente a programelor UE precum Fondul european de dezvoltare regională (FEDR), Interreg sau strategiile de specializare inteligentă; invită, prin urmare, Comisia să elaboreze o strategie macroregională pentru zona Oceanului Atlantic, care să aibă la bază actuala strategie pentru bazinul maritim al Atlanticului, în cooperare cu autoritățile naționale, regionale și locale, precum și implicând principalele părți interesate, precum agenții economici și sociali, societatea civilă, comunitatea academică și organizațiile neguvernamentale; invită Comisia să valorifice coeziunea economică, socială și teritorială sustenabilă și favorabilă incluziunii în această zonă geografică, ținând seama de Pactul verde european și de Strategia în domeniul biodiversității; subliniază că guvernanta acestei strategii trebuie, de asemenea, să se bazeze pe principiul guvernantei pe mai multe niveluri pentru a asigura o participare regională efectivă; subliniază importanța programelor dedicate care vizează în mod special atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea, precum și evaluarea și prevenirea riscurilor hidrogeologice în zonele de coastă și zonele umede;
7. subliniază că coridorul atlantic, ca parte a rețelei centrale TEN-T, va trebui finalizat până în 2030 și reamintește dimensiunea maritimă excepțională a coridorului atlantic datorită importanțelor sale porturi maritime centrale; deplânge însă faptul că, în mai multe porturi, nu există conexiuni multimodale cu hinterlandul, în special linii de mare viteză și convenționale care să asigure conexiuni feroviare transfrontaliere între Peninsula Iberică și restul rețelei UE; evidențiază, de asemenea, că problemele legate de interoperabilitate afectează transportul feroviar în acest coridor;
8. solicită să se îmbunătățească conectivitatea multimodală a coridorului atlantic cu alte coridoare ale rețelei TEN-T, în special cu coridorul mediteranean, coridorul Marea

Nordului-Marea Mediterană și coridorul Rin-Alpi; reamintește dimensiunea externă a coridorului atlantic datorită situației sale geografice de-a lungul rutelor maritime mondiale și solicită să se exploateze la maximum dimensiunea externă a coridorului atlantic care va îmbunătăți lanțul logistic către/dinspre UE în cadrul global datorită situației sale geografice de-a lungul rutelor maritime mondiale;

9. invită Comisia să se concentreze asupra unor modalități suplimentare de stimulare a decarbonizării transportului maritim ca mijloc de promovare a investițiilor vizând sustenabilitatea; solicită, în acest sens, trecerea la un sistem de transport mai sustenabil și multimodal, utilizarea combustibililor alternativi, precum cei din surse regenerabile de energie, echipamente și infrastructură de realimentare, renovarea infrastructurilor existente, finalizarea infrastructurilor incluse în rețeaua TEN-T a Arcului Atlantic, optimizarea escalelor portuare, reînnoirea flotei în transportul pe apă, măsuri tehnice și operaționale de îmbunătățire a eficienței energetice a navelor, modernizarea, digitalizarea și automatizarea transportului maritim, precum și o tranziție către un model de afaceri circular bazat pe economia circulară, toate acestea trebuind să devină priorități în acest domeniu; invită Comisia să asigure investiții pe măsura acestor ambiții;
10. invită Comisia ca, în colaborare cu Organizația Maritimă Internațională (OMI), să elaboreze inițiative ambițioase și o foaie de parcurs pentru decarbonizarea navelor, bazată pe o evaluare aprofundată a impactului;
11. evidențiază că potențiala includere a transportului maritim în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) ar trebui să fie bine justificată și bazată pe o evaluare aprofundată a impactului;
12. subliniază necesitatea de a stabili obiective specifice privind implementarea energiilor marine din surse regenerabile în regiunile atlantice, ținând seama de impacturile lor asupra mediului în sectoarele transporturilor și turismului;
13. subliniază poziția geostrategică a regiunilor ultraperiferice și rolul important al acestora în punerea în aplicare a acestei strategii; consideră, prin urmare, că finanțarea acestor regiuni și accesul lor la fonduri trebuie să se bazeze pe caracteristicile lor specifice, astfel cum se prevede la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene;
14. invită Comisia să colaboreze îndeaproape cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) pentru a sprijini statele membre să atenueze riscurile de mediu legate de transportul maritim și să îmbunătățească, per ansamblu, sustenabilitatea și siguranța sectorului maritim; invită, de asemenea, Comisia să stabilească un sistem de alertă și de observare a furtunilor și inundațiilor din ce în ce mai frecvente și mai intense ca urmare a schimbărilor climatice; evidențiază, în acest sens, că EMSA ar trebui să primească resurse suficiente pentru a realiza și gestiona un astfel de sistem; invită Comisia să ia măsuri pentru a preveni poluarea marină și să utilizeze sistemul SafeSea Net al EMSA;
15. subliniază faptul că investițiile în coordonarea și cooperarea dintre porturile maritime, care acționează ca puncte de acces și noduri atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de mărfuri, reprezintă o prioritate pentru economia albastră; subliniază că porturile trebuie să joace un rol-cheie în tranziția către multimodalitatea și sustenabilitatea turismului costier, ale acvaculturii, ale construcțiilor navale, ale

logisticii și ale infrastructurilor pentru dezvoltarea energiei maritime din surse regenerabile și a industriilor marine regenerabile, pentru a garanta că toate părțile regiunii pot beneficia de pe urma creșterii unui transport maritim inteligent și sustenabil și pentru a obține o distribuție echilibrată a creșterii pe tot teritoriul;

16. evidențiază că porturile au fost recunoscute ca fiind esențiale pentru conectivitatea internațională, pentru economia europeană și pentru regiuni în comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”; subliniază și că porturile și transportul maritim sunt esențiale pentru a face tranziția către o mobilitate sustenabilă și inteligentă, în conformitate cu obiectivele Pactului verde european; reamintește Comisiei și statelor membre că sunt necesare investiții suplimentare pentru ca porturile să devină centre de mobilitate și de transport multimodale, precum și bancuri de testare pentru reutilizarea deșeurilor și economia circulară; subliniază că porturile ar putea deveni zone verzi într-o scurtă perioadă de timp; invită Comisia să elaboreze un cadru pentru măsurile pe care să le ia porturile pentru a deveni centre de energie curată pentru sistemele integrate de electricitate, hidrogen și alți combustibili alternativi, dar și entități cu un nivel scăzut de emisii; solicită, de asemenea, ca investițiile publice și private în porturile situate de-a lungul coastei Atlanticului să se concentreze asupra legăturilor lipsă cu hinterlandul, cu obiectivul general de a transforma porturile în platforme logistice și clustere strategice pentru transportul multimodal, pentru producția, stocarea și distribuția energiei, precum și pentru turism;
17. evidențiază că este important să se consolideze rolul porturilor atlantice și că sunt necesare investiții în infrastructurile inteligente, precum și că este important să se dezvolte și să se gestioneze sustenabil porturile, inclusiv cele verzi, pentru a facilita creșterea capacității astfel încât să se poată adapta la o intensificare a comerțului; subliniază și că este important să se consolideze rolul operatorilor portuari de catalizatori ai activităților economice în cadrul economiei albastre, cu scopul de a mobiliza finanțarea pentru infrastructurile inteligente și de a oferi condițiile necesare pentru a completa și monitoriza creșterea comerțului; subliniază, în acest sens, că este necesar să se instaleze în porturi și în terminalele de marfă infrastructuri de reîncărcare și de alimentare pentru combustibilii alternativi, fapt ce ar îmbunătăți semnificativ calitatea aerului și apei în zonele de coastă; subliniază, în plus, că este necesară o îmbunătățire a transportului maritim sustenabil și a activităților portuare inovatoare pentru a reduce amprenta lor de carbon și de mediu; reamintește, în acest context, importanța adoptării unei abordări integrate în ceea ce privește gestionarea zonelor maritime și de coastă și a hinterlandului, în special prin încurajarea planurilor de mobilitate albastră care promovează serviciile de transport intermodal, laboratoarele de mobilitate inteligentă și rutele turistice sustenabile în Atlantic;
18. îndeamnă Comisia să prezinte la nivel european un plan care să includă măsuri adecvate, în colaborare cu administrațiile naționale, regionale și locale, pentru a aborda efectele schimbărilor climatice asupra creșterii nivelului mării și a gurilor râurilor și să propună soluții pentru adaptarea porturilor, infrastructurii și zonelor de coastă în vederea prevenirii dezastrelor; salută elementele pozitive legate de mediu ale strategiei pentru zona Oceanului Atlantic, inclusiv crearea unei rețele de porturi verzi, precum și accentul pus pe dezvoltarea energiei din surse regenerabile și măsurile de protecție a zonelor de coastă; subliniază că ecosistemele de coastă sănătoase joacă un rol important în adaptarea la schimbările climatice, în special la creșterea nivelului mărilor și înmulțirea fenomenelor meteorologice grave; subliniază, în acest sens, importanța

gestionării riscurilor climatice și a măsurilor de adaptare necesare pentru a proteja comunitățile, habitatele și biodiversitatea din zonele de coastă; invită Comisia să elaboreze și diferite scenarii pentru rutele comerciale maritime și să planifice măsuri adecvate pentru a se pregăti pentru creșterea nivelului mărilor și fenomene meteorologice grave; 19. sprijină practicile sustenabile în turismul maritim și costier, deoarece sunt esențiale pentru competitivitatea și reziliența zonei atlantice și pentru crearea de locuri de muncă de înaltă valoare, axându-se pe educația și formarea profesională albastre recunoscute reciproc, cu un program dedicat „Erasmus albastru”, astfel încât să atragă tinere talente în toate sectoarele economiei albastre din zonă, cum ar fi construcțiile navale, energia, economia circulară, sectorul marin și turismul sustenabil și cu scopul de a crea un Campus atlantic pentru educație și formare avansate în STIM (științe, tehnologie, inginerie și matematică) în legătură cu economia albastră și Pactul verde european;

20. evidențiază că noua strategie ar trebui să aibă un efect de levier pentru crearea de locuri de muncă în comunitățile costiere din regiunea atlantică, în special în transport și turism; solicită Comisiei să ia măsuri pentru a îmbunătăți condițiile de muncă și de angajare pentru lucrătorii de pe mare, cu scopul de a crește atractivitatea sectorului; subliniază că standardele de mediu ridicate ar trebui să meargă mână în mână cu standarde sociale ridicate, atât pentru lucrătorii din porturi, cât și pentru lucrătorii de pe nave; reamintește necesitatea unor cursuri periodice de formare, de perfecționare și de recalificare a navigatorilor;
21. subliniază necesitatea de a dezvolta acțiuni care să combine strategia maritimă cu sectorul turismului, dar și de a promova practici sustenabile în turismul costier și maritim; invită Comisia să dezvolte în continuare turismul maritim și costier astfel încât să se conserve habitatele marine și de coastă; evidențiază importanța economiei circulare în sectorul turismului, care ar trebui să fie principiul director alături de acțiunile pentru eliminarea poluării, eficiența energetică și conservarea biodiversității, ca parte a dezvoltării unor practici mai sustenabile, care să fie benefice pentru dezvoltarea locală și ocuparea forței de muncă pe plan local de-a lungul anului;
22. invită Comisia să dezvolte zone-pilot în care să poată fi testate metode de protecție a zonelor de coastă și să poată fi promovate soluții bazate pe natură; invită statele membre să propună includerea în acordurile lor de parteneriat a unor programe și acțiuni specifice care să susțină existența unor zone și comunități de coastă fără deșeuri;
23. subliniază necesitatea de a proteja și promova atractivitatea zonelor de coastă și a regiunilor ultraperiferice, a peisajelor și a patrimoniului lor cultural în zona atlantică, printr-o abordare holistică ce poate include dezvoltarea unor produse turistice alternative și tematice, pentru a consolida profilul regiunii ca destinație turistică și a garanta o economie sustenabilă; pune accentul, prin urmare, pe importanța introducerii unor denumiri de origine și a unor etichete de calitate pentru produsele agricole, piscicole și de acvacultură provenind din regiunile atlantice, cu scopul de a stimula mai mult turismul gastronomic și cultural;
24. subliniază importanța unor structuri solide de guvernare pentru implementarea eficace a Planului de acțiune pentru Atlantic 2.0, care să implice părțile interesate relevante de la nivelul UE și de la nivel național, regional și local, beneficiind de sprijin de la toate instrumentele financiare ca urmare a crizei provocate de pandemia de COVID-19, și să



ia drept punct de reper Pactul verde european, în care se reamintește în mod clar rolul central al economiei albastre ca sector-cheie pentru atingerea obiectivelor sale; subliniază, în această privință, importanța unei amenajări eficiente a spațiului maritim și a participării incluzive a UE la dezvoltarea economiei albastre și la protejarea mediului marin;

25. insistă că este necesar să se asigure că strategia este pusă în aplicare cât se poate de repede pentru a contribui la redresarea economică și socială, în special a sectoarelor transporturilor și turismului; evidențiază, în această privință, faptul că economia circulară, acțiunile pentru a elimina total poluarea, eficiența energetică și conservarea biodiversității trebuie să fie principii directoare ale acestei strategii și trebuie să creeze practici mai sustenabile, care să fie benefice pentru dezvoltare și ocuparea forței de muncă, protejând totodată competitivitatea internațională a industriilor din regiunea Atlanticului;
26. subliniază importanța regiunilor ultraperiferice și a insulelor, deoarece sunt extrem de importante pentru comerțul maritim european și internațional, dată fiind poziția lor strategică; solicită ca regiunile ultraperiferice să fie considerate zone speciale, unde să se acorde prioritate locurilor de muncă de calitate și să se îmbunătățească accesibilitatea și conectivitatea pe mare și pe calea aerului, astfel încât să se faciliteze dezvoltarea și coeziunea acestora în aceeași măsură ca pe continent; consideră că regiunile ultraperiferice oferă oportunități suplimentare de dezvoltare a energiei din surse regenerabile, a turismului sustenabil și a economiei circulare, deoarece reprezintă un mediu cu o biodiversitate marină excepțională;
27. evidențiază că Brexitul a modificat contextul geopolitic general și a creat noi frontiere externe ale UE pentru regiunile Atlanticului și litoralului Canalului Mânecii, ceea ce accentuează situația lor periferică în raport cu restul UE; invită Comisia și țările participante să înceapă fără întârziere negocierile cu Regatul Unit privind un acord *ad hoc* prin care să se determine statutul, domeniul de aplicare și condițiile participării sale ca țară terță la Planul de acțiune pentru Atlantic 2.0; invită Comisia să depună toate eforturile necesare pentru a include Regatul Unit și agențiile sale relevante în procesul de punere în aplicare a strategiei maritime pentru Oceanul Atlantic și să ia măsurile necesare pentru a facilita comerțul și conectivitatea prin porturile atlantice între UE și Regatul Unit, în scopul de a aborda consecințele Brexitului; invită Comisia să țină seama de acest lucru în viitorul plan de acțiune pentru strategia maritimă privind Oceanul Atlantic, precum și în alte propuneri relevante cu valoare adăugată europeană, precum revizuirea orientărilor TEN-T, pentru a facilita și consolida coeziunea socioeconomică și teritorială a acestor regiuni, de exemplu prin îmbunătățirea interconexiunilor dintre rețelele centrale și cele globale, dar și a multimodalității, și pentru a se asigura legături fără sincope între porturi, platformele logistice, aeroporturi și rețelele feroviare și rutiere;
28. este de opinie că Comisia ar trebui să continue să monitorizeze și se revizuiască periodic cum se implementează pilonii tematici și obiectivele relevante ale Planului de acțiune pentru Atlantic 2.0 și să ofere, împreună cu statele membre implicate, finanțarea necesară pentru implementarea adecvată a proiectelor; subliniază necesitatea de a asigura continuitatea programelor de cooperare teritorială, cum ar fi programul Interreg pentru zona Atlanticului, platforma BlueInvest; încurajează parteneriatele de tip public-privat și alte posibilități de combinare a investițiilor publice din bugetele naționale și ale

UE cu finanțarea privată, cu posibilitatea de a recurge la resursele tuturor programelor europene.

**INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA  
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

<b>Data adoptării</b>	25.5.2021
<b>Rezultatul votului final</b>	+ :                 48 - :                 0 0 :                 0
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	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
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Clare Daly, Roman Haider, Jutta Paulus, Marianne Vind

## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

48	<b>+</b>
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 Łukacijewska, 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	<b>-</b>

0	<b>0</b>

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri