



2022/2081(DEC)

31.1.2023

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Tourismus

für den Haushaltskontrollausschuss

zu der Entlastung für die Ausführung des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2021, Einzelplan III – Kommission und Exekutivagenturen
(2022/2081(DEC))

Verfasser der Stellungnahme: Gheorghe Falcă

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

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

1. begrüßt die Feststellungen des Europäischen Rechnungshofs, wonach die konsolidierte Jahresrechnung der Europäischen Union für 2021 die Vermögens- und Finanzlage der EU in allen wesentlichen Belangen insgesamt sachgerecht darstellt; bedauert, dass die geschätzte Fehlerquote bei den Ausgaben von 2,7 % im Vorjahr auf 3 % gestiegen ist, was bereits als wesentlich und umfassend angemerkt wurde, und empfiehlt der Kommission, die Überwachung der Ausgaben zu verbessern, z. B. indem die Regeln und Verfahren für Finanzierungsmechanismen präzisiert werden, sowie, wo immer dies möglich ist, die Überwachungsmechanismen zu verbessern, um die Risiken zu minimieren, die mit Ausgaben mit hohem Risiko verbunden sind, etwa die Finanzierung aus der Fazilität „Connecting Europe“;
2. betont, dass sich alle EU-Institutionen an die Haushaltsvorschriften und hohen Standards im Bereich der Haushaltsführung halten müssen;
3. nimmt die erhebliche Diskrepanz zwischen der Schätzung des Risikos bei Zahlungen in der Management- und Leistungsbilanz der Kommission für den EU-Haushalt¹ (1,9 %) und dem Jahresbericht des Rechnungshofs über die Ausführung des EU-Haushaltsplans (3 %) zur Kenntnis; fordert die Kommission auf, diese internen Kontrollmechanismen auf der Grundlage der Empfehlungen des Rechnungshofs zu überprüfen;
4. stellt fest, dass die Pandemie noch nicht vorbei ist, neue Varianten entstehen und weiterhin Wachsamkeit geboten ist; weist darauf hin, dass die Inflation ein seit Jahrzehnten nicht mehr gekanntes Niveau erreicht hat, wodurch die effektive Finanzkraft des EU-Haushalts verringert wird, der im Wege eines fixen Inflationsausgleichs in Höhe von 2 % angepasst wird, was jedoch deutlich unter dem tatsächlichen Inflationsniveau liegt; erinnert daran, dass die Spannungen in den Lieferketten zu dem hohen inflationären Druck beitragen und die offene strategische Autonomie der EU beeinträchtigen;
5. begrüßt, dass im Jahresbericht der Kommission über die im Jahr 2021 durchgeführten internen Prüfungen² festgestellt wird, dass die Generaldirektion Mobilität und Verkehr über ein wirksames internes Kontrollsystem verfügt, das dazu beiträgt, die Unterstützung, Überwachung und Durchsetzung des EU-Rechts in den Mitgliedstaaten sicherzustellen;
6. begrüßt den Sonderbericht Nr. 05/2021 des Rechnungshofs über die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, in dem der Erfolg der Kommission bei der Förderung eines gemeinsamen EU-Standards für das Aufladen von Elektrofahrzeugen gewürdigt und auf noch bestehende Hindernisse für das Reisen mit Elektrofahrzeugen in der EU

¹ https://ec.europa.eu/info/publications/annual-management-and-performance-report-2021_en

² https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/252903/annual_internal_audit_report_web-10.06.pdf

hingewiesen wird, aber auch Empfehlungen ausgesprochen werden;

7. bedauert, dass durch die späte Annahme des MFR 2021-2027 die Annahme von Rechtsakten zur Einrichtung der neuen Generation von Programmen verschoben wurde, wodurch sich die Durchführung von Programmen unter geteilter Mittelverwaltung auf 2022 verzögerte, sodass Teile des Haushaltsplans 2021 auf künftige Jahre übertragen wurden und die Gefahr besteht, dass sie von hohen Inflationsraten betroffen sein könnten;
8. stellt fest, dass sich fast drei Viertel der Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität im Zusammenhang mit der Eindämmung und Bekämpfung des Klimawandels auf die Energiewende und den Aufbau eines nachhaltigen Verkehrs konzentrieren, damit bis 2050 Klimaneutralität erreicht werden kann; betont, dass Verkehrsprojekte unterstützt werden müssen, die die Anforderungen an ein zukunftsfähiges und nachhaltiges europäisches Verkehrsnetz erfüllen;
9. bedauert, dass vom MFR kein starkes Signal für Infrastrukturinvestitionen oder für eine vorrangige Behandlung der Vervollständigung des TEN-V ausgeht (keine Aufstockung der CEF-Mittel für den Verkehrssektor, keine ausdrückliche Zweckbindung der Mittel im Rahmen des Aufbauplans für den Verkehrssektor);
10. stellt fest, dass die letzte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für das Programm der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2014-2020 im Jahr 2021 abgeschlossen wurde, wobei 77 Maßnahmen mit einem Gesamtbeitrag aus der Fazilität von mehr als 280 Mio. EUR ausgewählt wurden, was Investitionen in Höhe von insgesamt mehr als 500 Mio. EUR nach sich zog, bedauert jedoch, dass die erste Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ 2021-2027 erst im September 2021 veröffentlicht wurde und die ersten Mittelbindungen aufgrund der verspäteten Verhandlungen über den MFR 2021-2027 Mitte 2022 vorgenommen wurden;
11. stellt fest, dass für den Verkehrssektor der Fazilität „Connecting Europe“ die Mittel für Verpflichtungen 2021 der ersten Runde von 13 Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zugewiesen wurden, und stellt fest, dass mehr als 400 Vorschläge eingereicht wurden. Die Bewertung dieser Vorschläge läuft derzeit, und 2021 wurden im Zusammenhang mit Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen keine Mittel für Zahlungen verwendet. Die Auswahl betraf Studien zu den vorbereitenden Schritten für die nächsten Arbeiten im Rahmen des CEF-Programms 2021-2027, wobei der Schwerpunkt auf dem Bau nachhaltiger Infrastrukturen für Verkehrsträger entlang der Kernnetzkorridore lag. Darüber hinaus wurde der letzte Stichtag für die Mischfinanzierungsfazilität abgeschlossen und 45 Projekte erreicht, die im Rahmen der beiden Prioritäten (ERTMS und alternative Kraftstoffe) mit einem CEF-Gesamtbeitrag von mehr als 305 Mio. EUR kofinanziert wurden und die förderfähigen Gesamtkosten in Höhe von mehr als 1,2 Mrd. EUR unterstützen;
12. stellt fest, dass bis zum 31. Dezember 2020 aus dem Europäischen Fonds für strategische Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Höhe von rund 9,3 Mrd. EUR unterstützt wurden, um Verkehrsnetze und sauberere Fahrzeugflotten zu fördern und Staus und Engpässe zu verringern;

13. begrüßt, dass die GD MOVE in ihrer Bewertung der Verordnung Nr. 913/2010 (Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore) zu dem Schluss gelangte, dass der derzeitige Rechtsrahmen nicht ausreicht, um die ehrgeizigen Ziele für den Schienenverkehr zu erreichen, die im Grünen Deal festgelegt sind und in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität näher ausgeführt werden; stellt fest, dass dieses Vorhaben bei der Überprüfung der TEN-V-Verordnung berücksichtigt wurde und 2023 mit der Überarbeitung der Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore zum Abschluss gebracht wird;
14. regt an, weiter auf dem durchschlagenden Erfolg des Europäischen Jahres der Schiene 2021 aufzubauen, das eine Reihe von Veranstaltungen, Kampagnen und Initiativen zur Förderung des Schienenverkehrs als nachhaltigem, innovativem und sicherem Verkehrsträger umfasste, wobei seine Vorteile für die Menschen, die Wirtschaft und das Klima hervorgehoben und der Schwerpunkt auf die verbleibenden Herausforderungen bei der Schaffung eines echten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ohne Grenzen gelegt wurden; erinnert an die herausragende Umweltbilanz des Schienenverkehrs, den die Kommission als eine ihrer Prioritäten im Zusammenhang mit dem Aktionsplan zur Förderung des Personenverkehrs auf Fernstrecken und grenzüberschreitenden Strecken festgelegt hat; fordert Maßnahmen zur Intensivierung der Investitionen in den Schienenverkehr und in die Harmonisierung und Standardisierung des Systems, aber auch zur Verbesserung der Finanzierungsmöglichkeiten, um Anreize für Investitionen in die Vollendung des ERTMS zu schaffen; fordert Maßnahmen zur Intensivierung der Investitionen in multimodale Passagier- und Logistikplattformen;
15. begrüßt die von der GD MOVE vorgelegten Vorschläge „FUEL Maritime“ und „REFUEL Aviation“ sowie den Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und weitere „Fit für 55“-Vorschläge, an denen die GD MOVE mitgewirkt hat; betont, dass die Umsetzung der AFIR für die Umsetzung der Mehrzahl der genannten Vorschläge von entscheidender Bedeutung ist;
16. begrüßt die Einführung eines neuen Aktionsplans NAIADES III „Förderung einer zukunftsfähigen europäischen Binnenschifffahrt“, der auf den neuen mehrjährigen Finanzrahmen (2021-2027) abgestimmt ist und auf die Verlagerung von mehr Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen ausgerichtet ist; betont, dass in diesem Zusammenhang eine europäische Harmonisierung und Standardisierung für hochwertige Schiffbarkeit und Ausrüstung sowie eine angemessene Finanzierung von entscheidender Bedeutung sind, und fordert weitere Maßnahmen und Investitionen, um ein klimaresistenteres Verkehrssystem zu erreichen;
17. begrüßt die proaktive Tätigkeit der GD MOVE im Jahr 2021, bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation die besten Fortschritte bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen zu fördern, da der globale Ansatz das Schlüsselement dafür ist, das im Übereinkommen von Paris festgelegte Ziel zu erreichen;
18. begrüßt, dass die Fazilität „Connecting Europe – Digitales“ neue Netzwerkverbindungen mit sehr hoher Kapazität für sozioökonomische Faktoren und sehr hochwertige Verbindungen für lokale Gemeinschaften vorsieht, um den digitalen Wandel sicherzustellen, und dass im Jahr 2022 aus dem Programm „Connecting Europe - Digitales“ ein Beitrag in Höhe von 4 284 Mrd. EUR zu den Mitteln für den Klimaschutz 2021 geleistet wurde;
19. begrüßt die neuen Forschungs- und Innovationsprojekte, die 2021 sowohl im Rahmen

von Horizont 2020 als auch von Horizont Europa eingeleitet wurden, darunter wegweisende Projekte zu Schienenverkehr, grünen Flughäfen und Häfen, neue Partnerschaften/gemeinsame Unternehmen sowie die Einleitung klimarelevanter Missionen, auf die allein 0,5 Mio. EUR der Ausgaben der GD MOVE für Horizont 2020 entfielen;

20. begrüßt, dass die Kommission 2021 im Rahmen von Horizont Europa eine Null-Emission-Partnerschaft für den Schiffsverkehr ins Leben gerufen hat; betont, dass auf erneuerbaren Energien basierende Antriebstechnologien im europäischen Seeverkehr wie etwa erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs, Landstrom, durch Windenergie unterstützte Antriebssystemen nachhaltige Biokraftstoffe und andere grüne Innovationstechnologien unterstützt werden müssen;
21. begrüßt das Bestreben, in europäischen Jugendprogrammen Klimaneutralität anzustreben, beispielsweise durch zusätzliche wirtschaftliche Unterstützung für Reisen mit CO₂-armen Verkehrsmitteln im Rahmen der Programme Erasmus+ und des Europäischen Solidaritätskorps³;
22. begrüßt die Analyse Nr. 05/2021 des Rechnungshofs über den Unionsrahmen für große Verkehrsinfrastrukturprojekte und bedauert die dortigen Feststellungen in Bezug auf erhebliche Kostenüberschreitungen und Verzögerungen bei den Vorhaben; fordert die Kommission auf, gemeinsam mit dem Rechnungshof, dem OLAF und der EUSTa die Verkehrsvorhaben der Union weiter genau zu überwachen, das Verfahren zu verbessern und dem Parlament und den nationalen Parlamenten einen jährlichen Umsetzungsbericht vorzulegen, in dem die Maßnahmen dargelegt werden, die ergriffen wurden, um die Vollendung des TEN-V-Netzes zu gewährleisten; hebt hervor, dass sich die Schlussfolgerungen des Rechnungshofs in der Analyse Nr. 05/2021 mit seinen früheren Bedenken decken; ruft in diesem Zusammenhang den Sonderbericht Nr. 10/2020 des Rechnungshofs mit dem Titel „EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten“ in Erinnerung;
23. fordert die Kommission auf, gemeinsam mit dem Rechnungshof und OLAF die EU-Verkehrsprojekte genau zu überwachen; hält dies für wesentlich, nicht nur, um Transparenz zu gewährleisten, die Korruption und missbräuchliche Verwendung von Steuergeldern verhindert, sondern auch, um sicherzustellen, dass den höchsten Sicherheitsstandards für die Benutzer kein Abbruch getan wird;
24. begrüßt die Analyse des Europäischen Rechnungshofs zur durchgängigen Berücksichtigung von fünf horizontalen Schwerpunktbereichen in den EU-Rechtsvorschriften⁴; stellt mit Bedauern fest, dass die Gleichstellung von Frauen und Männern in den elf untersuchten Programmen, zu denen Horizont Europa und der Europäische Fonds für regionale Entwicklung gehören, nur unzureichend berücksichtigt wurde, was die Finanzierung verkehrsbezogener Projekte betrifft;
25. betont, dass die Finanzierung der Überarbeitung des TEN-V-Netzes dem Ausbau der

³ https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/258050/Detailed%20replies_EP%2027.10.2022.pdf

⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/annualreport-Performance-2021/annualreport-Performance-2021_DE.pdf

Anbindung an die östliche Nachbarschaft sowie der Überarbeitung der Prioritäten der östlichen Mitgliedstaaten im Hinblick auf fehlende grenzüberschreitende Verbindungen angemessen Rechnung tragen und sich weiter darauf konzentrieren sollte, um die Anbindung von Ländern und Gebieten, die von Russlands Angriffskrieg betroffen sind, wie die Ukraine oder Moldau, sicherzustellen; fordert die Kommission ferner auf, eine Verkehrsgemeinschaft „EU-Osteuropa“ oder „Östliche Partnerschaft“ vorzuschlagen, einschließlich eines Investitionsrahmens für Osteuropa; besteht in diesem Zusammenhang darauf, dass die Aufnahme Bulgariens und Rumäniens in den Schengen-Raum nicht weiter hinausgezögert werden darf, damit eine nahtlose Verkehrsverbindung nach Osten gewährleistet werden kann; ist der Ansicht, dass dies darüber hinaus auch dazu beitragen wird, die Kosten für Unternehmen außerhalb des Schengen-Raums zu senken;

26. weist darauf hin, dass das TEN-V einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung der politischen Ziele der EU im Rahmen der Beitritts- und Nachbarschaftspolitik leistet, insbesondere durch grenzüberschreitende Projekte, und dass die Aufrechterhaltung und Stärkung enger Verkehrsverbindungen mit Drittländern innerhalb des TEN-V und die weitere Integration der Länder des westlichen Balkans und der östlichen Partnerschaft daher für die EU von großer Bedeutung sind;
27. betont, dass es wichtig ist, die Gebiete in äußerster Randlage, die Partnerländer der Europäischen Freihandelszone und die südosteuropäische Verkehrsgemeinschaft weiter und besser zu integrieren und eine bessere Anbindung an die Randgebiete der EU zu fördern; fordert nachdrücklich, dass spezifische Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für Verkehrsverbindungen zugunsten der Gebiete in äußerster Randlage und im digitalen Sektor für die Modernisierung von Unterseekabeln veröffentlicht werden;
28. fordert die Aufstockung der Mittelausstattung der CEF II im Rahmen des derzeitigen MFR, um allen strategischen Prioritäten Rechnung zu tragen, und die Schaffung eines zusätzlichen Mittelrahmens für „externen Verkehr“ im Rahmen der CEF III im nächsten mehrjährigen Finanzrahmen, um die Zusammenarbeit mit Drittländern im Hinblick auf grenzüberschreitende Projekte und den Ausbau von Infrastruktur zu stärken;
29. fordert die Kommission auf, das zunehmende Risiko von Eventualverbindlichkeiten gegenüber dem EU-Haushalt im Zusammenhang mit dem illegalen und durch nichts gerechtfertigten Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine im Auge zu behalten und erforderlichenfalls Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Instrumente zur Risikominderung über ausreichende Kapazitäten verfügen;
30. nimmt den geringen Betrag an Mitteln für Zahlungen in Höhe von 2 Mio. EUR für die militärische Mobilität zur Kenntnis, die bedauerlicherweise mit einer niedrigen Finanzausstattung betrieben wird; weist erneut darauf hin, dass die Mittel für die militärische Mobilität von 5,9 Mrd. EUR auf 1,69 Mrd. EUR (Stand: 2020) gekürzt wurden; fordert eine rasche und deutliche Aufstockung der Haushaltsmittel für die militärische Mobilität, um das TEN-V-Netz an die veränderten geopolitischen Bedingungen anzupassen und die Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck zu verbessern und auszubauen, die für die Deckung des derzeitigen und künftigen Bedarfs von strategischer Bedeutung sind; betont, dass die Kapazität der EU zur Bewertung und

Kontrolle der Eigentumsverhältnisse und Investitionen im Bereich der strategischen Infrastruktur verbessert werden muss, da es sich hierbei um einen entscheidenden Aspekt im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit der Union und ihrer Bürgerinnen und Bürger handelt;

31. begrüßt den Aktionsplan zur militärischen Mobilität 2.0 und die Gemeinsame Mitteilung über eine Cyberabwehrpolitik der EU, die von der Kommission und dem Hohen Vertreter vorgelegt wurden, um auf das sich verschlechternde Sicherheitsumfeld nach der rechtswidrigen und durch nichts gerechtfertigten Aggression Russlands gegen die Ukraine zu reagieren und die Fähigkeit der EU zu stärken, ihre Bürgerinnen und Bürger sowie ihre Infrastruktur zu schützen; begrüßt die Durchführungsverordnung der Kommission, in der die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur festgelegt werden, die für die doppelte zivile und militärische Mobilität erforderlich sind; begrüßt den Beschluss, den flexiblen Ansatz in Bezug auf die verbleibenden Mittel aus dem Kohäsionsfonds 2014-2020, auch was REACT-EU betrifft, beizubehalten;
32. fordert eine besser vernetzte und geschützte Infrastruktur und die Straffung regulatorischer Fragen; fordert eine verstärkte Zusammenarbeit mit der NATO und wichtigen strategischen Partnern wie den USA, Kanada und Norwegen bei gleichzeitiger Förderung der Konnektivität und des Dialogs mit regionalen Partnern und Erweiterungsländern wie der Ukraine, der Republik Moldau und den Ländern des westlichen Balkans;
33. fordert die Identifizierung möglicher Lücken in der Infrastruktur, die als Grundlage für künftige Maßnahmen zur Priorisierung von Verbesserungen und zur Integration der Anforderungen an die Kraftstofflieferkette dienen, damit kurzfristig angekündigte große Truppenbewegungen unterstützt werden können;
34. fordert die Digitalisierung der Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Zolllogistik und den Systemen der militärischen Mobilität; betont, dass es von entscheidender Bedeutung ist, in Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsinfrastruktur vor Cyberangriffen und anderen hybriden Bedrohungen zu investieren;
35. begrüßt den Sonderbericht Nr. 27/2021 des Rechnungshofs über von der EU kofinanzierte Investitionen in den Tourismus, in dem die Wirksamkeit der EFRE-/KF-Mittel für öffentliche Investitionen in den Tourismus sowie die Fortschritte der Kommission im Hinblick auf den Weg für den Übergang im Tourismus bewertet werden, der eingerichtet wurde, um den digitalen und umweltfreundlichen Übergang der Branche zu erreichen, und fordert die Kommission auf, die darin enthaltenen Empfehlungen umzusetzen; weist darauf hin, dass die Kommission muss bis Ende 2024 eine Ex-post-Evaluierung der EFRE-Förderung für den Zeitraum 2014-2020 durchführen muss; bekräftigt die Forderung des Parlaments nach der Schaffung einer neuen Haushaltlinie für den Tourismus, um diese stark von der COVID-19-Pandemie betroffene Branche zu unterstützen, zumal diese nun unter der Energiekrise und der Inflation leidet; fordert die Kommission auf, eine neue Strategie für die Tourismusbranche und einen Fahrplan für einen nachhaltigen Tourismus zu entwickeln;
36. verweist auf den Sonderbericht Nr. 15/2021 des Rechnungshofs, in dem hervorgehoben wird, dass die Fluggastrechte während der COVID-19-Krise trotz der Maßnahmen der

Kommission nicht umfassend geschützt waren; fordert die Kommission auf, besser über die Fluggastrechte zu informieren;

37. begrüßt die Einrichtung der Europäischen Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA), die die Tätigkeiten der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) übernehmen wird, und sieht der Veröffentlichung ihres jährlichen Tätigkeitsberichts 2021 erwartungsvoll entgegen; begrüßt dass der Name geändert wurde, um auch die Klimadimension zu berücksichtigen, sowie ihren neuen Ansatz, die CEF-Finanzierung teilweise und nacheinander zu gewähren, um die Einhaltung der Projektfristen zu gewährleisten;
38. stellt fest, dass die GD MOVE Ende Dezember 2021 420 Bedienstete zählte, darunter auch externes Personal (Vertragsbedienstete und Abgeordnete nationale Sachverständige). fordert das EPSO auf, das Auswahlverfahren unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Sonderberichts Nr. 23/2020 des Rechnungshofs so anzupassen, dass Experten unmittelbar auf Dauerplanstellen eingestellt werden können, oder im Falle von Experten das EPSO-System vollständig zu verlassen und ein neues zielgerichtetes Einstellungsverfahren zu entwickeln, das dem der EZB ähnelt;
39. schlägt vor, der Kommission und ihren Exekutivagenturen Entlastung für die Ausführung des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2021 im Bereich Verkehr und Tourismus zu erteilen.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	31.1.2023
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 38 - : 1 0 : 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Dominique Riquet, Vera Tax, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Sara Cerdas, Ignazio Corrao, Clare Daly, Nicola Danti, Markus Ferber, Maria Grapini, Colm Markey, Beata Mazurek, Ljudmila Novak, Jörgen Warborn
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Achille Variati

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

38	+
ECR	Beata Mazurek, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
PPE	Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Colm Markey, Ljudmila Novak, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
ECR	Peter Lundgren

1	0
ID	Philippe Olivier

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung