



2022/2081(DEC)

31.1.2023

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Kontroli Budżetowej

w sprawie absolutorium z wykonania budżetu Unii Europejskiej za rok budżetowy 2021, sekcja III – Komisja i agencje wykonawcze (2022/2081(DEC))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Gheorghe Falcă

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Kontroli Budżetowej, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. przyjmuje z zadowoleniem stwierdzenie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (zwanego dalej „Trybunałem”), że skonsolidowane sprawozdanie finansowe Unii Europejskiej za 2021 r. rzetelnie przedstawia, we wszystkich istotnych aspektach, sytuację finansową UE; ubolewa, że szacowany poziom błędu w wydatkach wzrósł do 3 %, w porównaniu z 2,7 % w ubiegłym roku, co zostało już uznane za istotne i powszechne, i zaleca Komisji Europejskiej, by poprawiła monitorowanie wydatków, np. poprzez doprecyzowanie zasad i procedur dotyczących mechanizmów finansowania, a także, w miarę możliwości, poprawę mechanizmów monitorowania w celu zminimalizowania ryzyka związanego z wydatkami obciążonymi wysokim ryzykiem, np. w przypadku finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”;
2. podkreśla, że wszystkie instytucje Unii muszą przestrzegać rozporządzenia finansowego i wysokich standardów zarządzania;
3. zauważa znaczną rozbieżność między szacunkową oceną ryzyka przy dokonywaniu płatności w sprawozdaniu rocznym Komisji z zarządzania i wykonania dotyczącym budżetu UE¹ (1,9 %) a oceną zawartą w sprawozdaniu rocznym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczącym wykonania budżetu UE (3 %); zachęca Komisję, aby dokonała przeglądu tych mechanizmów kontroli wewnętrznej w oparciu o zalecenia Trybunału;
4. zauważa, że pandemia jeszcze się nie skończyła, pojawiają się nowe warianty wirusa i trzeba stale zachowywać czujność; zauważa, że inflacja osiągnęła poziom niespotykany od dziesięcioleci, zmniejszając efektywną zdolność finansową budżetu UE, który jest aktualizowany za pomocą stałego deflatora w wysokości 2 % – znacznie poniżej rzeczywistego poziomu inflacji; zauważa, że napięcia w łańcuchu dostaw przyczyniają się do wysokiej presji inflacyjnej i wpływają na otwartą strategiczną autonomię Unii;
5. z zadowoleniem przyjmuje stwierdzenie z rocznego sprawozdania Komisji z audytów wewnętrznych przeprowadzonych w 2021², że Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu dysponuje skutecznym systemem kontroli wewnętrznej, który pomaga zapewnić wsparcie, monitorowanie i egzekwowanie prawa UE w państwach członkowskich;
6. z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie specjalne Trybunału 05/2021 na temat infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, w którym pochwalono sukces Komisji w promowaniu wspólnego unijnego standardu wtyczek do ładowania pojazdów elektrycznych, wskazano pozostałe przeszkody w podróżowaniu pojazdami elektrycznymi po terytorium UE i przedstawiono zalecenia;

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

7. ubolewa, że późne przyjęcie WRF na lata 2021–2027 opóźniło przyjęcie aktów prawnych ustanawiających nową generację programów, co spowodowało przesunięcie realizacji programów objętych zarządzaniem dzielonym na 2022 r., w związku z czym część budżetu na 2021 r. została przeniesiona na przyszłe lata i istnieje ryzyko, że na budżet ten wpłyną wysokie stopy inflacji;
8. zauważa, że prawie trzy czwarte środków finansowych przeznaczonych na odbudowę i zwiększanie odporności, związanych z łagodzeniem zmiany klimatu i przeciwdziałaniem jej, koncentruje się na transformacji energetycznej i budowaniu zrównoważonego transportu w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.; podkreśla, że trzeba wspierać projekty transportowe, które spełniają wymogi zrównoważonej europejskiej sieci transportowej dostosowanej do przyszłych wyzwań;
9. ubolewa, że przy opracowywaniu WRF nie wysłała się silnego sygnału w kierunku inwestycji w infrastrukturę ani nie nadaje się priorytetu ukończeniu TEN-T (brak zwiększenia puli środków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na rzecz transportu, brak wyraźnego finansowania przeznaczonego na transport w ramach planu odbudowy);
10. zauważa, że ostatnie zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 zakończono w 2021 r.; wybrano 77 działań, przy czym łączny wkład z instrumentu „Łącząc Europę” wyniósł ponad 280 mln EUR, co uruchomiło łączne inwestycje o wartości ponad 500 mln EUR; ubolewa jednak, że pierwsze zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027 opublikowano dopiero we wrześniu 2021 r., a pierwsze zobowiązania zaciągnięto w połowie 2022 r. ze względu na opóźnione negocjacje w sprawie WRF na lata 2021–2027;
11. zauważa, że w przypadku sektora transportu w instrumencie „Łącząc Europę” środki na zobowiązania na rok 2021 zostały przeznaczone na pierwszy zestaw 13 zaproszeń do składania wniosków i że złożono ponad 400 wniosków; ocena tych wniosków jest obecnie w toku i w 2021 r. nie wykorzystano żadnych środków na płatności w odniesieniu do zaproszeń do składania wniosków; zauważa, że wybór dotyczył badań poświęconych krokom przygotowawczym do przyszłych prac w ramach programu dotyczącego instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2021–2027, koncentrujących się na budowie infrastruktury zrównoważonych środków transportu wzdłuż korytarzy sieci bazowej; zauważa ponadto, że osiągnięto ostatnią datę graniczną instrumentu łączonego, z 45 projektami współfinansowanymi w ramach dwóch priorytetów (ERTMS i paliwa alternatywne), przy czym łączny wkład instrumentu „Łącząc Europę” wyniósł ponad 305 mln EUR, a całkowite koszty kwalifikowalne wsparło na kwotę ponad 1,2 mld EUR;
12. zauważa, że do 31 grudnia 2020 r. z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych wsparło inwestycje w infrastrukturę transportową na kwotę około 9,3 mld EUR w celu promowania sieci transportowych i czystszej floty oraz zmniejszenia zatorów i wąskich gardeł;
13. z zadowoleniem przyjmuje ocenę rozporządzenia nr 913/2010 (rozporządzenie w sprawie kolejowych korytarzy towarowych) zakończoną przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE); stwierdzono w niej, że obecne ramy prawne są niewystarczające do osiągnięcia ambitnych celów dla kolei wyznaczonych przez Zielony Ład i opracowanych w kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności; zwraca

uwagę, że pomysł ten został uwzględniony w przeglądzie rozporządzenia w sprawie TEN-T i zostanie ukończony w 2023 r. wraz z przeglądem kolejowych korytarzy towarowych;

14. zachęca do wykorzystania głośnego sukcesu Europejskiego Roku Kolei 2021, który obejmował szereg wydarzeń, kampanii i inicjatyw promujących kolej jako zrównoważony, innowacyjny i bezpieczny środek transportu, podkreślających jej korzyści dla ludzi, gospodarki i klimatu oraz skupiających się na pozostałych wyzwaniach w celu stworzenia prawdziwego jednolitego europejskiego obszaru kolejowego bez granic; przypomina o znakomitych wynikach transportu kolejowego w zakresie ochrony środowiska, co Komisja uznała za jeden z priorytetów w Planie działania na rzecz rozwoju dalekobieżnych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich; apeluje o działania na rzecz intensyfikacji inwestycji w transport kolejowy oraz w harmonizację i standaryzację systemu, ale także o poprawę możliwości finansowania, tak by zachęcić do inwestycji w ukończenie ERTMS, a także wzywa do działania na rzecz intensyfikacji inwestycji w multimodalne platformy pasażerskie logistyczne;
15. pochwała wnioski DG MOVE dotyczące inicjatyw Fuel Maritime i Refuel Aviation oraz rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) oraz inne wnioski w pakiecie „Gotowi na 55”, przy których DG MOVE współpracowała; podkreśla, że wdrożenie AFIR ma kluczowe znaczenie dla realizacji większości z tych wniosków;
16. z zadowoleniem przyjmuje uruchomienie nowego planu działania NAIADES III „Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań”, w którym uwzględniono nowe wieloletnie ramy finansowe (na lata 2021–2027) i skoncentrowano się na przeniesieniu większej ilości transportu towarowego na śródlądowe drogi wodne; podkreśla, że europejska harmonizacja i normalizacja zarówno w zakresie jakości żeglugi, jak i wyposażenia, a także odpowiednie finansowanie mają w tym względzie kluczowe znaczenie, i wzywa do dalszych działań i inwestycji w celu osiągnięcia bardziej odpornego na zmianę klimatu systemu transportowego;
17. z zadowoleniem przyjmuje proaktywność Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu w 2021 r. w promowaniu najlepszych postępów w Międzynarodowej Organizacji Morskiej w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych, ponieważ globalne podejście jest kluczowym elementem osiągnięcia celu określonego w porozumieniu paryskim;
18. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że program cyfrowy instrumentu „Łącząc Europę” zawiera nowe połączenia sieciowe o bardzo wysokiej przepustowości dla czynników społeczno-gospodarczych oraz bardzo wysokiej jakości połączenia dla społeczności lokalnych w celu zapewnienia transformacji cyfrowej oraz że w 2021 r. program cyfrowy instrumentu „Łącząc Europę” wniósł do budżetu na 2022 r. kwotę 4 284 mld EUR na rzecz klimatu;
19. z zadowoleniem przyjmuje nowe projekty w zakresie badań naukowych i innowacji rozpoczęte w 2021 r. zarówno w ramach programu „Horyzont 2020”, jak i programu „Horyzont Europa”, w tym przełomowe projekty dotyczące kolei, zielonych portów lotniczych i portów, nowe partnerstwa/wspólne przedsięwzięcia, a także rozpoczęcie misji związanych z klimatem, na które przeznaczono 0,5 mln wydatków DG MOVE w samym tylko programie „Horyzont 2020”;
20. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja uruchomiła w 2021 r. partnerstwo na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego z programu „Horyzont Europa”, a także podkreśla potrzebę wspierania technologii napędowych ze źródeł odnawialnych dla europejskiego

transportu morskiego, takich jak paliwa odnawialne pochodzenia niebiologicznego, energia elektryczna pobierana z lądu, systemy napędowe wspomagane wiatrem, zrównoważone biopaliwa oraz wszelkie inne technologie zielonych innowacji;

21. z zadowoleniem przyjmuje dążenie do neutralności klimatycznej w europejskich programach dla młodzieży, na przykład poprzez dodatkowe wsparcie ekonomiczne dla podróży realizowanych niskoemisyjnymi środkami transportu w programie Erasmus+ i Europejskim Korpusie Solidarności³;
22. z zadowoleniem przyjmuje przegląd Trybunału 05/2021 w sprawie unijnych ram dotyczących dużych projektów infrastruktury transportowej i ubolewa nad ustaleniami Trybunału dotyczącymi znacznego przekroczenia kosztów i opóźnień w realizacji projektów; zwraca się do Komisji, aby wraz z Trybunałem, OLAF-em i EPPO nadal ściśle monitorowała unijne projekty transportowe, usprawniła procedury i przedstawiała Parlamentowi i parlamentom narodowym roczne sprawozdanie z realizacji określające środki podjęte w celu zagwarantowania ukończenia sieci TEN-T; podkreśla, że wnioski z przeglądu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 05/2021 odzwierciedlają wcześniejsze obawy; przypomina w związku z tym sprawozdanie specjalne 10/2020 pt. „Unijna infrastruktura transportowa – należy przyspieszyć wdrażanie wielkich projektów, tak aby terminowo osiągnąć efekty na poziomie całej sieci”;
23. zwraca się do Komisji, aby wraz z Trybunałem i OLAF-em ściśle monitorowała unijne projekty transportowe; uważa, że jest to kluczowe nie tylko dla zapewnienia przejrzystości, która zapobiega korupcji i niewłaściwemu wykorzystywaniu pieniędzy podatników, ale także dla dopilnowania, by nie naruszano najwyższych norm bezpieczeństwa użytkowników;
24. z zadowoleniem przyjmuje analizę Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczącą uwzględnienia pięciu horyzontalnych obszarów priorytetowych w prawodawstwie UE⁴; z ubolewaniem odnotowuje słabe uwzględnienie problematyki płci w 11 zbadanych programach, w tym w programie „Horyzont Europa” i w Europejskim Funduszu Rozwoju Regionalnego, z których finansowane są projekty związane z transportem;
25. podkreśla, że finansowanie przeglądu sieci TEN-T powinno dobrze odzwierciedlać rozszerzenie połączenia w kierunku wschodniego sąsiedztwa, aby zapewnić łączność z krajami i regionami dotkniętymi wojną napastniczą Rosji, jak Ukraina czy Mołdawia, a także zmianę priorytetów wschodnich państw członkowskich w zakresie brakujących połączeń transgranicznych i koncentrować się na tych kwestiach; zwraca się również do Komisji o zaproponowanie wspólnoty transportowej UE z Europą Wschodnią lub z Partnerstwem Wschodnim, w tym ram inwestycyjnych dla Europy Wschodniej; w związku z tym nalega, aby nie opóźniać jeszcze bardziej przyjęcia Bułgarii i Rumunii do strefy Schengen w celu zapewnienia płynnego połączenia transportowego ze wschodem; zaznacza ponadto, że pomoże to również zmniejszyć koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa spoza strefy Schengen;

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_PL.pdf

26. zwraca uwagę, że TEN-T wnosi istotny wkład w realizację celów politycznych UE w ramach polityki akcesyjnej i polityki sąsiedztwa, w szczególności poprzez projekty transgraniczne, oraz że utrzymanie i wzmocnienie bliskich połączeń transportowych z państwami trzecimi w ramach TEN-T oraz dalsza integracja krajów Bałkanów Zachodnich i Partnerstwa Wschodniego mają zatem istotne znaczenie dla UE;
27. podkreśla, że trzeba dalej i lepiej integrować regiony najbardziej oddalone oraz kraje partnerskie z Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i Wspólnoty Transportowej Europy Południowo-Wschodniej, a także promować lepszą łączność z peryferyjnymi obszarami UE; apeluje o opublikowanie specjalnych zaproszeń dotyczących połączeń transportowych obsługujących regiony najbardziej oddalone oraz, w sektorze cyfrowym, o modernizację kabli podmorskich;
28. apeluje o zwiększenie środków budżetowych dla instrumentu „Łącząc Europę” II w obecnych WRF, aby odzwierciedlić wszystkie priorytety strategiczne, oraz o utworzenie w następnych wieloletnich ramach finansowych dodatkowej puli środków budżetowych przeznaczonych na „transport zewnętrzny” w instrumencie „Łącząc Europę” (CEF III), aby zacieśnić współpracę z państwami trzecimi w zakresie projektów transgranicznych i wdrażania infrastruktury;
29. zwraca się do Komisji, by monitorowała wzrost ryzyka, jeśli chodzi o konieczność pokrycia z budżetu UE zobowiązań warunkowych w związku z nielegalną i nieuzasadnioną wojną napastniczą Rosji przeciw Ukrainie, i w razie konieczności podjęła odpowiednie działania, tak aby narzędzia ograniczające ryzyko nadal zapewniały dostateczną zdolność do wywiązania się z tych zobowiązań;
30. odnotowuje niską kwotę (2 mln EUR) środków na płatności w zakresie mobilności wojskowej, na której zapewnienie przeznaczają się niestety bardzo ograniczoną pulę środków finansowych; przypomina o zmniejszeniu budżetu mobilności wojskowej z 5,9 mld EUR do 1,69 mld EUR, począwszy od 2020 r.; apeluje o szybkie i znaczne zwiększenie środków budżetowych na mobilność wojskową, aby dostosować sieć TEN-T do nowego krajobrazu geopolitycznego oraz poprawić i rozwijać infrastrukturę podwójnego zastosowania o strategicznym znaczeniu, niezbędną do zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb; podkreśla, że UE musi lepiej weryfikować i kontrolować własność i inwestycje w dziedzinie infrastruktury strategicznej, co jest kluczowym aspektem zagwarantowania bezpieczeństwa UE i jej obywateli;
31. z zadowoleniem przyjmuje Plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0 oraz wspólny komunikat w sprawie polityki UE w zakresie cyberobrony przedstawiony przez Komisję Europejską i wysokiego przedstawiciela w celu rozwiązania problemu pogarszającego się środowiska bezpieczeństwa w następstwie nielegalnej, nieuzasadnionej agresji Rosji na Ukrainę oraz w celu zwiększenia zdolności UE do ochrony jej obywateli i infrastruktury; docenia rozporządzenie wykonawcze Komisji określające wymogi w zakresie infrastruktury transportowej niezbędne dla podwójnej mobilności cywilnej i wojskowej; z zadowoleniem przyjmuje decyzję o rozszerzeniu elastyczności pozostałych funduszy polityki spójności na lata 2014–2020, w tym REACT-EU;
32. apeluje o lepsze połączenie i ochronę infrastruktury oraz usprawnienie kwestii

regulacyjnych; apeluje o wzmocnienie współpracy z NATO i kluczowymi partnerami strategicznymi, takimi jak USA, Kanada i Norwegia, przy jednoczesnym promowaniu łączności i dialogu z partnerami regionalnymi i państwami objętymi procesem rozszerzenia, takimi jak Ukraina, Mołdawia i Bałkany Zachodnie;

33. apeluje o zidentyfikowanie ewentualnych luk w infrastrukturze, co pozwoli zorientować przyszłe działania służące ustaleniu priorytetów w zakresie ulepszeń i zintegrowaniu wymogów dotyczących łańcucha dostaw paliw i tym samym będzie wspierać przygotowywane z krótkim wyprzedzeniem ruchy sił wojskowych na dużą skalę;
34. wzywa do cyfryzacji procesów administracyjnych związanych z logistyką celną i wojskowymi systemami mobilności; podkreśla, że kluczowe znaczenie ma inwestowanie w środki ochrony infrastruktury transportowej przed cyberatakami i innymi zagrożeniami hybrydowymi;
35. z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie specjalne Trybunału Obrachunkowego 27/2021 w sprawie współfinansowanych przez UE inwestycji w turystykę, w którym oceniono skuteczność finansowania z EFRR/Funduszu Spójności inwestycji publicznych w turystykę, a także postępy Komisji w realizacji ścieżki transformacji turystyki, opracowanej w celu osiągnięcia transformacji cyfrowej i ekologicznej sektora, oraz wzywa Komisję do wdrożenia przedstawionych w tym sprawozdaniu zaleceń; odnotowuje, że do końca 2024 r. Komisja musi przeprowadzić ocenę ex post wsparcia z EFRR za okres 2014–2020; ponownie zwraca się o utworzenie nowej linii budżetowej dla turystyki, co pozwoli wesprzeć ten sektor, który poważnie ucierpiał w związku z pandemią COVID-19, a obecnie cierpi z powodu kryzysu energetycznego i inflacji; wzywa Komisję, by opracowała nową strategię dla sektora turystycznego oraz plan działania na rzecz zrównoważonej turystyki;
36. zwraca uwagę na sprawozdanie specjalne Trybunału Obrachunkowego 15/2021, w którym wskazano, że podczas kryzysu związanego z COVID-19, pomimo działań Komisji, prawa pasażerów linii lotniczych nie były w pełni chronione; wzywa Komisję do lepszego informowania o prawach pasażerów linii lotniczych;
37. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA), która przejmie działalność Agencji Wykonawczej ds. Innowacyjności i Sieci (INEA), i oczekuje na publikację jej rocznego sprawozdania z działalności za rok 2021; z zadowoleniem przyjmuje zmianę nazwy w celu uwzględnienia również wymiaru klimatycznego, a także nowe podejście zakładające częściowe i sekwencyjne przyznawanie finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w celu zapewnienia przestrzegania terminów projektu;
38. zauważa, że na koniec grudnia 2021 r. DG MOVE zatrudniała 420 pracowników, w tym pracowników zewnętrznych (pracowników kontraktowych i oddelegowanych ekspertów krajowych); wzywa Europejski Urząd Doboru Kadr, by dostosował procedurę naboru zgodnie z zaleceniami w sprawozdaniu specjalnym Trybunału Obrachunkowego 23/2020 w celu bezpośredniego zatrudniania specjalistów na stałe stanowiska lub by całkowicie odszedł od swojego systemu dla specjalistów i opracował nową ukierunkowaną procedurę naboru podobną do tej stosowanej w EBC;
39. proponuje udzielić Komisji i agencjom wykonawczym absolutorium z wykonania

budżetu ogólnego Unii Europejskiej za rok budżetowy 2021 w dziedzinie transportu i turystyki.

**INFORMACJE O PRZYJĘCIU
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	31.1.2023
Wynik głosowania końcowego	+ : 38 - : 1 0 : 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Sara Cerdas, Ignazio Corrao, Clare Daly, Nicola Danti, Markus Ferber, Maria Grapini, Colm Markey, Beata Mazurek, Ljudmila Novak, Jörgen Warborn
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Achille Variati

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

38	+
ECR	Beata Mazurek, Roberts Zile, Kosma Złotowski
PPE	Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta 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

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się