



Istungidokument

A9-0181/2021

1.6.2021

RAPORT

raudteeohutuse ja signaalimise ning Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtu hetkeolukorra hindamise kohta (2019/2191(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Izaskun Bilbao Barandica

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI.....	13
LISA.....	15
TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS.....	18
NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS.....	19

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

raudteeohutuse ja signaalimise ning Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtu hetkeolukorra hindamise kohta (2019/2191(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta¹,
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL², eriti selle artikli 47 lõiget 2,
 - võttes arvesse komisjoni 5. jaanuari 2017. aasta rakendusmäärust (EL) 2017/6 Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi Euroopa arenduskava kohta³,
 - võttes arvesse Euroopa Kontrollikoja 3. oktoobri 2017. aasta eriaruannet „Euroopa ühine raudteeliikluse juhtimissüsteem: kas poliitiline otsus muutub ka kunagi reaalsuseks?“ ,
 - võttes arvesse Euroopa rohelist kokkulepet,
 - võttes arvesse komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatist „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020)0789),
 - võttes arvesse komisjoni 13. jaanuari 2021. aasta seitsmendat aruannet raudteeturu arengu seire kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõikele 4 (COM(2021)0005),
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. detsembri 2020. aasta otsust (EL) 2020/2228, mis käsitleb Euroopa raudteeaastat (2021)⁴,
 - võttes arvesse oma 9. juuni 2016. aasta resolutsiooni Euroopa raudteetööstuse konkurentsivõime kohta⁵,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 54,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0181/2021),
- A. arvestades, et Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) on automaatse rongiturvangusüsteemi Euroopa standard, mille abil rajatakse Euroopas

¹ ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.

² ELT L 348, 20.12.2013, lk 1.

³ ELT L 3, 6.1.2017, lk 6.

⁴ ELT L 437, 28.12.2020, lk 108.

⁵ ELT C 86, 6.3.2018, lk 140.

koostalitlusvõimeline raudteesüsteem;

- B. arvestades, et komisjon ning Euroopa raudteetootjad, taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad on allkirjastanud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtmiseks tehtava koostöö kohta neli vastastikuse mõistmise memorandumit, neist viimase 2016. aasta septembris;
- C. arvestades, et on astunud olulisi seadusandlikke samme, sealhulgas võeti 2016. aasta juunis vastu neljas raudteepakett, millega reguleeritakse raudtee juhtimise küsimusi ja tugevdatakse Euroopa Liidu Raudteeameti (edaspidi „amet“) rolli ERTMSi süsteemihaldurina, ning vaadati läbi rongisüsteemide ja raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilised kirjeldused (edaspidi „JKS KTK“), mis võeti vastu komisjoni määrusega (EL) 2016/919⁶, millega antakse õiguslik staatus Euroopa rongijuhtimissüsteemi (ETCS) arendusaluse 3 väljalaske 2 ning raudteelase globaalse mobiilsidesüsteemi (GSM-R) arendusaluse 1 tehnilistele kirjeldustele;
- D. arvestades, et 5. jaanuaril 2017 võeti vastu uus ERTMSi Euroopa arenduskava⁷, milles sätestatakse põhivõrgukoridorides ERTMSi kasutuselevõtu ajakava;
- E. arvestades, et ERTMSi täielik kasutuselevõtt võimaldaks suurendada praeguse raudteetaristu liiklusmahtu kuni 30 %;
- F. arvestades, et komisjon avaldas ka ERTMSi tegevuskava⁸, milles määratakse kindlaks meetmed ERTMSi rakendamist ja koostalitlusvõimet pärssivate takistuste kõrvaldamiseks ning mille eesmärk on 2023. aastaks ümber kujundada umbes kolmandik põhivõrgukoridoridest;
- G. arvestades, et ajavahemikul 2014–2020 toetati ELi eelarvest ERTMSi kasutuselevõttu abikõlblikes piirkondades hinnanguliselt 2,7 miljardi euroga, millest 850 miljonit eurot tuli Euroopa ühendamise rahastust ja 1,9 miljardit eurot Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest (Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond);
- H. arvestades, et ERTMSi kasutuselevõtmine peab hõlmama raudteeäärsete ETCSi komponentide B-klassi süsteemipaigaldiste kasutusest kõrvaldamist ning veeremi ulatuslikku moderniseerimist ERTMSi rongisüsteemide koostalitlevate allsüsteemidega;
- I. arvestades, et liikmesriikidel puudub juriidiline kohustus võtta meetmeid, tagamaks et raudteeveo-ettevõtjad investeeriksid ERTMSi;
- J. arvestades, et kontrollikoda on hoiatanud, et ERTMSi põhivõrgu täieliku kasutuselevõttuga ollakse praegu tublisti ajakavast maas ja 2030. aastaks seatud tähtjaks seda lõpule ei viida, kusjuures viivituse üheks peapõhjuseks loetakse

⁶ Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

⁷ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2017/6.

⁸ Komisjoni talituste 14. novembri 2017. aasta töödokument pealkirjaga „*Delivering an effective and interoperable European Traffic Management System (ERTMS) - the way ahead*“ (Tõhusa ja koostalitlusvõimelise Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtmine – edasised sammud) (SWD(2017)0375).

liikmesriikidevahelist koordineerimatust;

- K. arvestades, et 24. juulil 2013 Santiago de Compostelas toimunud Alvia rongiõnnetuses hukkus 80 ja sai vigastada 144 inimest;
- L. arvestades, et vastavalt ELi kulude kliimaseire metoodikale langeb uuel programmitöö perioodil ERTMSi arvele 40 % kliima- ja keskkonnanäesmärkide saavutamiseks tehtavatest kuludest, ning arvestades, et kliimamuutuste vastastele meetmetele tuleb eraldada 30 % ühtekuuluvuspoliitika fondide ja InvestEU kulutustest, 37 % taaste- ja vastupidavusrahastu kulutustest ning 60 % Euroopa ühendamise rahastu kulutustest;
- M. arvestades, et 20 % taaste- ja vastupidavusrahastu kulutustest peaksid olema digitaalse suunitlusega ning arvestades, et taaste- ja vastupidavusrahastu määruse⁹ VII lisas kehtestatud digitaalse märgistamise metoodika kohaselt on 100 % ERTMSi tehtavatest investeeringutest digitaalse iseloomuga;
1. rõhutab, et raudtee on kõige kestlikum ja energiatõhusam massilise kauba- ja reisijateveo liik, kuid hoolimata selle valdkonna niisugustest positiivsetest suundumustest nagu kauba- ja reisijateveo mahtude pidev, olgugi viimastel aastatel ebahühtlane kasv, on raudtee oma täispotentsiaalist veel kaugel;
 2. juhib tähelepanu sellele, et Euroopa rohelises kokkuleppes nõutakse ulatuslikku üleminekut raudteetranspordile ning et uues säästva ja aruka liikuvuse strateegias seatakse vahe-eesmärkideks kahekordistada 2030. aastaks kiirraudteeliiklus ja 2050. aastaks raudtee-kaubavedu, ning selleks vajalik raudteeveo mahtude suurendamine ei ole võimalik, kui ERTMSi kasutuselevõttu kogu ELis oluliselt ei kiirendata;
 3. rõhutab, et ELi üks peamisi eesmärke raudteevaldkonna koordineerimisel on tugevdada põhivõrku ning suurendada raudteel toimuva kauba- ja reisijateveo osakaalu;
 4. tuletab meelde, et ERTMS käivitati 1990. aastatel ning selle eesmärk on tagada raudteeliikluse ohutus, tugevdada riiklike raudteesüsteemide ja piiriüleste raudteevõrkude koostalitlusvõimet, vähendada signaalimissüsteemide ostu- ja hoolduskulusid ning suurendada raudteetaristu läbilaskevõimet ja raudteetranspordisüsteemi töökindlust;
 5. rõhutab, et ERTMSi täielik kasutuselevõtt aitab luua ühtset Euroopa raudteepiirkonda, on hädavajalik, et muuta Euroopa raudteesektor digiajastu jaoks sobivaks, suurendab raudteetranspordi kasumlikkust, võimaldab suurendada liinide käitamistihedust ning on eeltingimus selleks, et raudtee saaks lõpuks teiste transpordiliikidega konkurentsivõimeliseks; tunneb seetõttu heameelt asjaolu üle, et uues säästva ja aruka liikuvuse strateegias kinnitatakse, et ERTMS peaks olema peamine prioriteet tõeliselt aruka ja tõhusa transpordisüsteemi loomisel, kuna see aitab saavutada selliseid eesmärke nagu piisav läbilaskevõime jaotamine ning kauba- ja reisiliikluse korraldamine;

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahastu (ELT L 57, 18.2.2021, lk 17).

6. rõhutab, et ERTMSist on saanud rongiliikluse juhtimise ja kommunikatsiooni ülemaailmne standard, see on kasutusele võetud peaaegu 50 maailma riigis ning loob suurepärased võimalused suure lisaväärtusega äritegevuse laiendamiseks ning eksperditeadmiste saamiseks ELis ja nende kasutuselevõtuks kolmandates riikides; nõuab Euroopa standarditud liikluskorraldussüsteemi loomist ning on veendunud vajaduses töötada kiiresti välja Euroopa standard, enne kui ELi sunnitakse võtma kasutusele ülemaailmset raudteeliikluse juhtimissüsteemi standardit; kutsub lisaks komisjoni üles edendama ELi kahepoolse koostöö kaudu ERTMSi kasutuselevõttu kolmandates riikides;
7. tervitab komisjoni tööd süsinikdioksiidi kogumise ja säilitamise struktuuri raamistiku loomisel selle tagamiseks, et raudtee võtaks täielikult omaks ERTMSi aluseks oleva digitaliseerimise, mis peaks (tänu edasisele standardimisele ja modulariseerimisele) võimaldama lihtsamat ja taskukohasemat uuendamist ja ajakohastamist, isehäälestumise (*plug and play*) põhimõtte juurutamist ning andmete modelleerimise ühtlustamist;

Juhtimine

8. tunneb heameelt neljanda raudteepaketi alusel ametile antud uutest ülesannetest ning tunnistab ameti olulist rolli ühtse kontaktpunktina, mis tagab koostalitlusvõimelise ERTMSi järjepideva arendamise, ERTMSi kasutuselevõtu vastavalt kehtivatele tehnilistele kirjeldustele ning ERTMSiga seotud Euroopa teadus- ja innovatsiooniprogrammide koosõla ERTMSi tehniliste kirjelduste väljatöötamisega; väljendab seetõttu kahetsust ameti aastaeelarve hiljutise kärpimise pärast;
9. on veendunud, et ametile tuleks anda vajalikud rahalised vahendid ja töötajad ning laiendada tema volitusi, et ta suudaks lahendada jätkuvad probleemid seoses ERTMSi kasutuselevõtu ja toimimisega (käitamiseeskirjade ja -nõuete ühtlustamine, tehniliste kirjelduste kontroll ja muutmine, tüübikinnituste ja nende kehtivusaegadega seotud menetlused, riigihankemenetlused jne), suurendada konkurentsivõimet ja vedada uute tehnoloogiate tehnilist juurutamist;
10. juhib tähelepanu ERTMSi koordinaatori rollile ERTMSiga esmajärjekorras varustatavate liinide ja koridoride kindlaksmääramisel ning seejärel ERTMSi kasutuselevõtu tagamisel kõige kulutõhusamal viisil ja tihedas koostöös liikmesriikide ja sidusrühmadega;
11. on veendunud, et kasutuselevõtu eesmärkide täitmiseks tuleb ERTMSi koordinaatori rolli oluliselt täiustada nii vahendite kui ka rakendamise osas; tervitab seepärast võimalust tugevdada ERTMSi koordinaatorite rolli üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määruse¹⁰ eelseisval läbivaatamisel, andes neile näiteks otsustava sõna projektide valimisel, laiendades nende järelevalvekohustusi ja seades Euroopa ühendamise rahastust toetuste saamise, eriti olulisemate piiriüleste ühenduste jaoks, sõltuvusse nende nõusolekust;

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

12. tunneb heameelt sellest, et ERTMSi koordinaator annab igal aastal aru Euroopa Parlamendile;
13. rõhutab, et ainuke viis praeguse segase olukorra ületamiseks, eriti piiriüleste projektide osas, on ERTMSi kasutuselevõtt kõigi liikmesriikide vahel kooskõlastatult ja ERTMSi koordinaatori juhtimisel; kutsub seetõttu komisjoni üles looma liikmesriikide, raudteetaristu-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate vahelist ERTMSi kasutuselevõtu arutelu- ja kooskõlastusraamistikku, mida juhib ERTMSi koordinaator ja mille eesmärk oleks edendada parimate tavade vahetamist, ühtlustada riiklikke kasutuselevõtukavasid, ergutada ühismeetmeid ERTMSi kasutuselevõtuks piiriülestes transpordikoridorides, täiustada vastavuslubade andmise menetlusi ja suurendada üldiselt liikmesriikide pühendumust; tuletab meelde, et raudteetaristu-ettevõtjad peavad ühiselt tegema suuremaid pingutusi ERTMSi üheaegseks ja tehniliselt ühtlustatud paigaldamiseks ja käivitamiseks piiriülestel lõikudel;
14. on veendunud, et vaja on raudteesüsteemi digitaliseerimist reguleerivat raamistikku, milles ERTMS oleks digitaalse raudteesüsteemi arendamisel kesksel kohal; väljendab sellega seoses heameelt raudteesektori lubaduse üle võimaldada ERTMSi industrialiseerimist ning ühissetevõtte Shift2Rail panuse üle teadusuuringutesse ja innovatsiooni eesmärgiga kõrvaldada raudteesektori koostalitlusvõimet siiani segavad tehnilised takistused ning tagada üleminek integreeritumale, tõhusamale ja turvalisemale ELi raudteeturule, tagada tehniliste lahenduste nõuetekohane omavaheline ühendamine ja püüda muuta ELi raudteesüsteem kestlikumaks, digitaalseks, konkurentsivõimeliseks, usaldusväärseks ja ligitõmbavaks; toetab kindlalt selle uut jätkualgatust ehk Euroopa raudtee ühissetevõtte süsteemi sammast, mis koordineerib süsteemi arengut, uusi tehnoloogilisi arenguid, tehnoloogilisi üleminekukavasid, industrialiseerimist ja kasutuselevõttu, eelkõige ERTMSi puhul, et tagada tõhusam koostöö ja nappide ressursside parem kasutamine;
15. nõuab ameti ja ühissetevõtte S2R tegevuse paremat kooskõlastamist, et Euroopa raudteede digitaliseerimisse tehtavaid investeeringuid paremini tähtsuse järjekorda seada; toonitab sellega seoses, et ametil peaks olema tähtsam roll kui olla vaid vaatleja ühissetevõtte S2R juhatuses;

Koostalitlusvõime ja kasutuselevõtt

16. väljendab rahulolu sellega, et kõikjal, kus ERTMS kasutusele võeti, on see demonstreerinud rahuldavaid tulemusi kiiruse, läbilaskevõime ja ohutuse osas; avaldab seepärast kahetsust, et võrreldes Euroopa arenduskavas seatud eesmärkidega käitati 2020. aasta lõpus ERTMSi abil ainult ligikaudu 13 % põhivõrgukoridoridest ning enamikus koridorides jäi ERTMSi kasutuselevõtu määr vahemikku 7–28 %; märgib lisaks, et investeeringud ERTMSi ei ole põhivõrgu jaoks ega isegi põhivõrguga ühendamata isoleeritud lõikudes süstemaatiline eesmärk, hoolimata TEN-T kasutuselevõtu kavadest ja suunistest, milles selliseid investeeringuid soovitatakse; on seetõttu veendunud, et ERTMSi kasutuselevõtu takistuste ületamiseks tuleb tugevdada koridoripõhist käsitlust, eriti sellistes kõige madalama kasutusmääraga koridorides nagu Atlandi koridor, ja iseäranis Pürenee poolsaarel; palub lisaks komisjonil koostada loend põhivõrgu piiriülestest raudteeühendustest, kus ERTMSi raudteeäärset kasutuselevõttu ei ole täielikult saavutatud, ning avaldada oma järeldused, et juhtida tähelepanu

ERTMSi täielikust kasutuselevõttust kõnealustel raudteeühendustel saadavale ELi lisaväärtusele;

17. on veendunud pakilises vajaduses kümnekordselt kiirendada ERMTSi kasutuselevõttu, seda nii digipöörde saavutamiseks kui ka ELi raudteesüsteemi ning selle reisijate ja töötajate ohutuse suurendamiseks; on seisukohal, et põhivõrgus tuleb ERTMS kasutusele võtta 2030. aastaks ja üldvõrgus 2040. aastaks; tuletab meelde vajadust vältida ERTMSi paigaldamisel ja käivitamisel viivitusi, mis võivad vähendada ohutust; kutsub sellega seoses komisjoni üles TEN-T suuniste, ERTMSi Euroopa arenduskavade ning juhtkäskude ja signaalimissüsteemi koostalitluse tehniliste kirjelduste läbivaatamisel säilitama ja tugevdama eesmärkide siduvust;
18. on veendunud, et ERTMSi täispotentsiaali ärakasutamine sõltub vaieldamatult TEN-T põhivõrgu valmimisest; seepärast kutsub komisjoni üles tugevdama TEN-T määruse eelseisval läbivaatamisel põhivõrgu koordinaatorite rolli ja lisama määрусesse põhivõrgutaristu ELi poolset haldamist käsitlevad meetmed;
19. juhib tähelepanu asjaolule, et praegu kasutatakse ikka veel ligikaudu 30 erinevat riiklikku signaalimissüsteemi, eelkõige valdavalt kohaliku ja riigisisese liiklusega piirkondades, kus olemasolevate B-klassi süsteemide majanduslik eluiga ei ole veel ammendunud, ning et selline süsteemide mitmekesisus selgitab osaliselt ERTMSi kasutuselevõtu kulude killustatust ja varieeruvust; juhib tähelepanu sellele, et B-klassi süsteemid on ELi võrgustikus ERTMSi kasutuselevõtu ja raudteeliikluse piiriülese toimimise kitsaskohaks, kuna need nõuavad raudteeveo-ettevõtjatelt kulukat ja raskemat ohutusloa menetlust, pärsivad oluliselt raudteetranspordi konkurentsivõimet ja ELi raudteede tehnilist ja talitluslikku ühilduvust ning põhjustavad sektorile täiendavaid kulusi, sealhulgas hoolduskulusid;
20. rõhutab, et B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamine edeneb aeglaselt; kahetseb, et vaid väheste liikmesriikide ERTMSi riiklikud rakenduskavad sisaldavad B-klassi signaalimissüsteemide kasutusest kõrvaldamise kavasid ning et praegu ei ole ELi tasandil kehtestatud B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamiseks ei juriidilist kohustust ega ka ajakava;
21. on veendunud, et ERTMSi tõhus ja kiire kasutuselevõtt on võimalik üksnes siduvate eesmärkide seadmisega koos raudteetaristu-ettevõtjatele karistuste määramisega juhul, kui piisav eelarve ja piisavad vahendid on tehtud kättesaadavaks, kuid kasutuselevõtu tähtajast ei peeta kinni;
22. nõuab, et komisjon koostaks B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamise üldstrateegia koos kohustuslike sihteesmärkide saavutamiseks ELi tasandil õiguslikult kehtestatavate tähtaegadega; on veendunud, et selle strateegia tulemuslikkus ja selle pikaajaline mõju investeringutele sõltub kõigi sidusrühmade, sealhulgas raudteeveo-ettevõtjate ja tarnijate kaasamisest ning liikmesriikide valmisolekust täita oma TEN-T määrusest tulenevaid kohustusi;
23. kutsub lisaks komisjoni üles kehtestama õiguslikku nõuet tagada, et ERTMSi riiklikud rakenduskavad oleksid õiguslikult (nii regulatiivselt kui ka geograafiliselt) kooskõlas ELi õigusaktides sätestatud ERTMSi kasutuselevõtu siduvate eesmärkidega, selleks et 2030. aastaks saavutada selle kasutuselevõtt põhivõrgus ja 2040. aastaks üldvõrgus;

24. juhib tähelepanu sellele, et praegused riiklikud eeskirjad ja ERTMSiga seotud käitamiskoostööde, näiteks tehniliste eeskirjade ühtlustamatus ning sellised tehnilised tõkked nagu eri teljegabariidid, voolupinge ja vagunite mõõtmed, mis võivad kogu raudteevõrgu ulatuses erineda, mõjutavad koostalitlusvõimet, takistavad ELi raudteevõrgu tõrgeteta toimimist ja vähendavad raudteeveo-ettevõtjate kasumlikkust;
25. rõhutab, et raudteeäärsete ja rongisiseste süsteemide ajakohastamise kulud on võrgustikust sõltuvalt väga erinevad; märgib, et seadmete elueast sõltuvalt on investeringutel pikk amortisatsiooniperiood ning see on üks peamisi tulevase investeringuid mõjutavaid kriteeriume; juhib tähelepanu raskustele seoses standardite pideva muutmisega, mis seab raudteesektori jaoks ettearvamatul viisil piirid seadmete kasutusele ja seeläbi vähendab investeerimisstiimuleid; rõhutab seepärast, kui tähtis on tehtud investeringute tulukuse jaoks õiguslik stabiilsus; palub, et komisjon 2030. aastaks koostalitluse tehnilisi kirjeldusi ajakohastades hoolikalt analüüsiks edasisi muudatusi ja tagaks ühilduvuse;
26. avaldab kahetsust, et viie aasta jooksul kuni 2019. aasta keskpaigani oli peaaegu 80 % Euroopas kasutusele võetud uuest veeremist kas erandiga hõlmatud või ERTMSi paigaldamise nõudest vabastatud; on veendunud, et üldvõrgus ERTMSi kasutuselevõtmisel ei tohiks uuele veeremile teha erandeid ega vabastada seda ERTMSi paigaldamise nõudest; nõuab sellega seoses tungivalt, et komisjon teeks selle probleemi lahendamiseks konkreetseid algatusi, kehtestaks asjakohase reguleeriva raamistiku ja ergutaks rea majanduslike stiimulitega raudtee-ettevõtjate investeringuid ERTMSi rongisisestesse seadmetesse;
27. rõhutab, et moderniseerimisprojektide loamenetluste, eriti üksnes riigisisest kasutatava veeremi tüübikinnitusmenetluste tähtsused on endiselt erinevad, kuna riiklikud ohutusasutused hindavad erinevalt teatavate muudatuste korral uute lubade andmise vajadust, mistõttu igale veeremiüksusele uue loa andmiseks võib kuluda kuni üks kuu; kutsub komisjoni üles tegema seadusandlike algatusi, sealhulgas ajakohastama kehtivaid rakendusmäärusi, tagamaks tüübikinnitusmenetlustele, eelkõige üksnes riigisiseseks kasutuseks mõeldud rongisiseste ERTMSi allsüsteemide moderniseerimisega seotud tüübikinnitusmenetlustele järgnevate loamenetluste sujuvamaks ja ühtlasemaks muutmise kiirendatud kontrollitoimingute abil, et vähendada tüübikinnitussertifikaatide väljastamiseks kuluvat aega; on lisaks veendunud, et selleks, et raudteeveo-ettevõtjad ei loobuks mahukate ja ambitsioonikate rakendusprojektide elluviimisest, tuleks vastavusmenetlustega veelgi tugevdada asjaomaste tööstuslike tarnijate ja riiklike ohutusasutuste kaasamist juba varajases etapis; nõuab lisaks ameti ulatuslikumat kaasamist üksnes riigisiseseks kasutamiseks ette nähtud moderniseeritud veeremi tüübikinnitusmenetlustesse;
28. nõuab nii rongisisese kui ka raudteeäärse ERTMSi kasutuselevõtu süstemaatilist käsitlemist;
29. tuletab meelde, et hiljutise üheksat põhivõrgukoridori käsitleva juhtumiuuringu kohaselt annab ERTMSi kasutuselevõtul kahetasandilise raudteeäärse üleminekustrateegiaga võrreldes paremaid majandustulemusi kahetasandiline rongisisene üleminekustrateegia, mille puhul ERMTS paigaldatakse kõigepealt veeremile;

30. märgib, et raudteeäärse paigaldamise aeglus vähendab stiimuleid ERTMSi järjepidevaks kasutuselevõtuks; on veendunud, et raudteeäärse ülemineku strateegiat, mille puhul ERTMS lisatakse varasematele süsteemidele, mis jäävad toimivaks seni, kuni kogu veerem on varustatud, tuleks samuti kiirendada, pidades eelkõige silmas raudteekaubaveokoridori määrase peatset vastavusseviimist TEN-T suuniste läbivaatamisega, ning sellega seoses nõuab Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA), taristuettevõtjate ja riiklike ohutusasutuste vahelist edasist koostööd, et saavutada ERTMSi raudteeäärsete versioonide täielik ühilduvus; tuletab meelde vajadust lahendada juba paigaldatud ERTMSi raudteeäärsete eri versioonide ühildamatuse küsimus ja tagada edaspidi kõigi ERTMSiga liinide ühilduvus, ning sellega seoses nõuab ameti ning taristuettevõtjate ja riiklike ohutusasutuste vahelist edasist koostööd;
31. kutsub komisjoni üles võtma raudteeühenduse indeksi koostamisel arvesse ERTMSi seadmeid;
32. rõhutab, et prototüüpide valmistamine on veeremi moderniseerimise üks peamisi kitsaskohti, kuna nende väljatöötamine on keeruline, aeganõudev ja kulukas; juhib lisaks tähelepanu praegusele ohule, et sama prototüübiprojekti võidakse rahastada ELi eri allikatest; nõuab ELi-ülese prototüüpide arendamise platvormi loomist, et soodustada suurt mastaabisäästu, ühtlustamist ja konkurentsivõimet, ning juba rahastatud lahenduste kohta läbipaistva registri loomist;
33. toonitab, et ilma isehäälestuva tehnoloogiaga standardliidesteta nii raudteeäärsetel kui ka rongisestel seadmetel ei suuda raudteesüsteem tutvustada ega mõista selliste ERTMSi pöördelise tähtsusega komponentide nagu rongide automaatjuhtimise, tulevase raadio-mobiilsidesüsteemi, satelliitpositsioneerimise või 3. taseme tehnoloogia eelseid; palub komisjonil arvestada asjaoluga, et GSM-R tehnoloogia, mis oli ERTMSi esmakordse käivitamise ajal tehnoloogia tippase, aegub 4G ja 5G kasutuselevõtu tõttu;
34. juhib tähelepanu vajadusele tagada võimalikult kiiresti ERTMSi ja Euroopa globaalse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) vaheline sünergia (arvestades eriti, et GNSSi signaalide kättesaadavus sõltub väiksemaid rakendus- ja hoolduskulusid nõudvatest virtuaalsetest balisidest), kuna see kiirendaks ERTMSi kasutuselevõttu ja suurendaks ERTMSi konkurentsivõimet väljaspool ELi; kutsub ELi raudteetööstust üles töötama välja tehnilisi lahendusi, mille abil GNSS võimaldaks ERTMSi laialdast kasutamist; palub lisaks komisjonil kaaluda eelseisval ERTMSi juhtkäskude ja signaalimise KTKde läbivaatamisel GNSSi kasutuselevõtmist, et kõrvaldada veel säilinud tehnoloogilised lüngad ja edendada innovatsiooni; kutsub ametit üles kosmose- ja raudteevaldkonna sidusrühmade teadus- ja arendusprojekte tihedalt koordineerima, toetama ja ühtlustama, et võimalikult aegsasti võtta ERTMSis kasutusele GNSSi rongide asukohaandmed; lisaks nõuab ameti ja Euroopa GNSSi Agentuuri vahelise koostöö tõhustamist, et viia GNSS järk-järgult sisse ERTMSi standarditesse;
35. toonitab praegu ERTMSi kasutuselevõtuks korraldatavate riigihangete ebatõhusust ja neil ilmnevat raskust; kutsub komisjoni üles tegema ametiga koostööd, et luua ühine ELi hankevorm, mis põhineks 2018. aastal sektorisiselt kokku lepitud ettepanekul, ning käsitlema seadusandlikus ettepanekus kõiki tehnilisi aspekte (nt hooldusklausleid), mis tagaksid hangete edukuse ja ühilduvuse ERTMSi uusima olemasoleva arendusalusega;

36. tunnistab, et ERTMS on ELi tööstuse innovatsioonijõudluse lipulaev; kutsub komisjoni üles esitama Euroopa uue tööstusstrateegia raames seadusandlikku ettepanekut ERTMSi tööstusstrateegia kohta, milles käsitletakse ebapiisavat tööstusvõimsust, moderniseerimiseks vajalike tööruumide ning piisava, stabiilse ja prognoositava eelarve puudumist ja kvalifitseeritud töötajate vähesust ning mille toel tagataks praeguse projektipõhise käsitluse ümberkujundamine ERTMSi kasutuselevõtuks tööstuslikus mastaabis;
37. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles edendama Euroopa roheline kokkuleppe raames duaalset kutseõpet uute erialade omandamiseks, mis tekivad ERTMSi kasutuselevõttust tulenevate uute probleemidega seotud digitaliseerimise ja innovatsiooni tõttu, ning andma piisavat toetust raudteetöötajate ümber- ja täiendusõppeks, näiteks nende õpetamiseks uut signaalimissüsteemi kasutama;

Rahastamine

38. tuletab meelde, et ELi raudteevõrgu nõuetekohane toimimine sõltub nõuetekohastest investeeringutest taristusse ja veeremisse ning viimaste heast hooldusest;
39. märgib, et aastatel 2014–2020 toetati ELi eelarvest ERTMSi kasutuselevõttu abikõlblikes piirkondades hinnanguliselt 2,7 miljardi euroga, millest 850 miljonit eurot tuli Euroopa ühendamise rahastust ja 1,9 miljardit eurot Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest (Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond);
40. rõhutab, et hinnanguliselt on ERTMSi põhivõrgus kasutuselevõtuks vajalike investeeringute suurus raudteeäärsete süsteemide osas 12 miljardit eurot ja rongisiseste süsteemide osas 5 miljardit eurot;
41. rõhutab, et investeeringud ERTMSi kasutuselevõttu aitavad saavutada ELi rahastamisvahendite kliima- ja digivaldkonna integreerimise eesmärgi ning seetõttu tuleks neid pidada nende rahastamisvahendite rakendamisel esmatähtsaks;
42. tuletab meelde, et ELi rahalist toetust võib saada ERTMSiga seotud investeeringuteks nii raudteeäärsetesse kui ka rongisisestesse süsteemidesse, kuid see võib katta vaid osa kasutuselevõtu kogukuludest, ning suurem osa kuludest jääb taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate kanda; on veendunud vajaduses praegusi rahastamisvahendeid täiustada, et stimuleerida ulatuslikke investeeringuid ERTMSi; seda arvestades palub komisjonil koostada kõikehõlmavad suunised, et toetada laiaulatuslikku strateegiat raudteeäärse ja rongisisese ERTMSi rahastamiseks;
43. kutsub komisjoni üles määratlema meetmekomplekti, mida liikmesriigid ja Euroopa Liit võivad rakendada ERTMSi rongisiseste süsteemide kasutuselevõtu suurendamiseks, tagades samas, et ettevõtted on selleks piisavalt elujõulised, ning võttes nõuetekohaselt arvesse võrgustiku haldajate rolli võimalike teenusepakkujatena;
44. tuletab meelde kontrollikoja järeldust, et üldiselt on ELis 50 % algselt ERTMSi projektidele eraldatud TEN-T vahenditest kulukohustustest vabastatud ning selle peamised põhjused olid viivitused rakendamisel ja projektide esialgse ulatuse piiramine; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles selle probleemiga tegelema;

45. tuletab meelde, et ELi rahalistest vahenditest ei piisa kõigi eeldatavate vajaduste katmiseks, ning kutsub seetõttu komisjoni ja liikmesriike üles tegema tihedat koostööd ning võtma endale poliitilisi ja planeerimis- ja rahastamiskohustusi, et muuta ERTMSi investeerimine veelgi ahvatlevamaks, ning tagama erainvestoritele õiguskindluse; märgib, et Euroopa ühendamise rahastu toetuslepingute kestust võiks pikendada, et need vastaksid paremini ERTMSi projektide tegelikule elluviimisajale;
46. rõhutab piiriüleste ühenduste jaoks vajalike seadmete rahastamise esmatähtsust; on seisukohal, et ELi ERTMSi kaasrahastamise määrad on ebapiisavad ja neid tuleks suurendada; palub sellega seoses komisjonil hinnata võimalust suurendada ERTMSi projektidele Euroopa ühendamise rahastust antava kaasrahastamise määra isegi üle 50 %, kui sellised projektid on osa ulatuslikest ERTMSi kasutuselevõtu kiirendatud laiendamise kavadest, et selle abil stimuleerida ambitsioonikaid ERTMSi strateegiaid liikmesriikides;
47. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tagama kõigi ELi rahastamisvahendite (Euroopa ühendamise rahastu ja selle segarahastamisvahend, Ühtekuuluvusfond ja programm „InvestEU“) vahelise sünergia ja juurdepääsu taasterahastule, ning kutsub komisjoni üles õhutama liikmesriike muutma ERTMSi oma riiklike taaste- ja vastupidavuskavade üheks peamiseks prioriteediks;
48. tuletab meelde taasterahastu ning taaste- ja vastupidavusrahastu strateegilist tähtsust ERTMSi ulatusliku kasutuselevõtu ambitsioonika kava toetamisel liikmesriikide riiklikes taaste- ja vastupidavuskavades, ning palub komisjonil tagada, et ERTMSi rahastamisele omistataks riiklike taaste- ja vastupidavuskavade ettevalmistamise etapis piisavat tähtsust;
49. rõhutab, et uutele raudteeliiniprojektidele tuleb ELi vahendeid eraldada vaid juhul, kui need hõlmavad ERTMSi seadmeid; nõuab lisaks, et amet hindaks süstemaatiliselt ELi rahastatavate projektide vastavust koostalitluse tehnilistele kirjeldustele, et ei tekiks probleeme paigaldatud ERTMSi versioonide ühilduvusega;
50. kutsub liikmesriike üles alandama 10 aastaks 75 % võrra raudtee kasutustasusid neile raudteeveo-ettevõtjatele, kes edukalt varustavad 100 % oma veduritest ERTMSi arendusalusega 3;
51. rõhutab, et ERTMSi seadmete jaoks antava ELi abi arvutamise meetod, mille aluseks on kindel määr kilomeetri kohta, on sobiv lineaarsete raudteelõikude jaoks, kuid vähem sobiv linnatranspordisõlmede puhul, kus paikneb lähestikku palju raudteeäärseid objekte ja keerukaid ERTMSi seadeid; soovib kaaluda võimalust jaotada kulud rööbasteel olevate pöörangute arvu järgi;
 - o
 - o o
52. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) on ühtne Euroopa signaalimis- ja kiirusekontrollisüsteem, mis käivitati 1990. aastate algupoolel eesmärgiga tagada riiklike raudteesüsteemide koostalitlusvõime, vähendada signaalimissüsteemide ostu- ja hoolduskulusid ning suurendada rongide kiirust, taristu läbilaskevõimet ja raudteetranspordi ohutust.

Vaatamata järgnenud algatustele ning riiklikele ja Euroopa õigusaktidele, mis võeti vastu ERTMSi kasutuselevõtu ja koostalitlusvõime edendamiseks – näiteks üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T), põhivõrgukoridoride määrus, Euroopa arenduskavad, riiklikud rakenduskavad või vastastikuse mõistmise memorandumid –, on kasutuselevõtt ikka veel aeglane ja ebaühtlane ja koostalitlusvõimet ei ole täielikult saavutatud.

ERTMSi täielik kasutuselevõtt on aga olulisem kui kunagi varem, et võimaldada raudteesektoril saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe ambitsioonikad eesmärgid ning säästva ja aruka liikuvuse strateegias aastateks 2030 ja 2050 seatud vahe-eesmärgid.

Raportöör näeb käesolevat raportit kui võimalust anda olukorrast ajakohastatud ülevaade ja eelkõige käsitleda ERTMSi kasutuselevõtu kõige olulisemaid probleeme, esitades üksiti mõned konkreetsed soovitused.

Raporti koostamiseks korraldas raportöör koos variraportööridega ka ajurünnaku, kus olid esindatud kõik raudteesektoriga seotud huvirühmad (vt lisa): ELi institutsioonid, raudteetaristu-ettevõtjad, raudtee-ettevõtjad, tööstus, ühissetevõtte. Selle eesmärk oli koguda sidusrühmade arvamusi ERTMSi koostalitlusvõime, kasutuselevõtu ja rahastamisega seotud peamiste probleemide kohta.

Probleemid ja soovitused

Ajurünnaku käigus väljendasid osalejad jõuliselt vajadust üldise koordineeritud ja strateegilise lähenemisviisi järele ERTMSi kasutuselevõtuks ja selle edasiseks toimimiseks. Sellega seoses tunnustab raportöör Euroopa Liidu Raudteeameti (edaspidi „amet“), Euroopa ERTMSi koordinaatori ja ühissetevõtte Shift2Rail rolli ning soovib suurendada ameti rahalisi vahendeid ja volitusi ERTMSi kasutuselevõtu ja toimimisega seotud probleemide lahendamiseks.

Kliima- ja digipöördeni jõudmiseks juhib raportöör tähelepanu vajadusele kiirendada kasutuselevõtu käiku, et pidada kinni ERTMSi põhivõrgus kasutuselevõtu tähtajast (2030. aasta), ning teeb ettepaneku määrata kogu üldvõrgus kasutuselevõtu tähtajaks 2040. aasta.

Raportöör esitab ka mitmed soovitused ERTMSi kasutuselevõtiga seotud peamiste probleemide lahendamiseks, nimelt:

- koostada riiklike (B-klassi) süsteemide **kasutusest kõrvaldamise Euroopa strateegia**, millega ELi tasandil õiguslikult kehtestatakse tähtajad, et kiirendada üleminekut B-klassi süsteemidelt ERTMSile;

- kasutusest kõrvaldamise jõustamiseks kehtestada regulatiivne säte, millega tagatakse, et **ERTMSi riiklikud rakenduskavad on õiguslikult kooskõlas ERTMSi kasutuselevõtu siduvate eesmärkidega**, mis on kehtestatud ELi tasandil;
- **veelgi ühtlustada käitamishõudeid**, et kõrvaldada praegustest riiklikest tehnilistest eeskirjadest tingitud takistused koostalitlusvõime saavutamisele;
- mitte lubada Euroopas kasutusele võetava uue veeremi puhul ERTMSi paigaldamise nõudest erandeid teha või sellest nõudest loobuda;
- **lihtsustada veelgi lubade andmise menetlusi**, eelkõige lubade uuesti väljastamist, et vältida viivitusi ja suuri kulusid;
- luua **ühtne ELi platvorm prototüüpide väljatöötamiseks**, kuna need kujutavad endast rongisisese moderniseerimise peamisi kitsaskohti, ning luua **läbipaistev register** juba rahastatud prototüüpide lahendustest, et vältida mitmekordset ELi poolset rahastamist;
- tagada **standarditud liidesed**, et võtta kasutusele sellised uued funktsioonid (tulevikurakendused) nagu 3. tase, rongide automaatjuhtimine, satelliitpositsioneerimine;
- kehtestada **ELi ühtne hankevorm**, et saada lahti hangete praegusest ebatõhususest;
- nõuda õigusakti ettepanekut **ERTMSi tööstusstrateegia kohta**, mis käsitleks ebapiisavat tööstusvõimsust, moderniseerimiseks vajalike tööruumide ning stabiilse ja prognoositava eelarve puudumist ja kvalifitseeritud töötajate vähesust.

Raportöör tuletab samuti meelde, et ERTMSi jaoks on olemas ELi sihtotstarbeline rahastus, kuid juhib tähelepanu asjaolule, et kõigi eeldatavate vajaduste katmiseks sellest ei piisa. Seetõttu soovib raportöör ERTMSi ärimudelile tuginedes muuta ERTMSi investeerimine atraktiivsemaks ja suurendada selle õiguskindlust. Lisaks on raportöör on veendunud, et liikmesriigid peaksid muutma ERTMSi oma taaste- ja vastupidavuskavade üheks peamiseks prioriteediks.

Raportöör on veendunud, et ERTMSi kasutuselevõtu edukus sõltub tulevaste ja läbivaadatud ELi õigusaktide sidususest ning ELi institutsioonide ja liikmesriikide otsustavusest neid jõustada.

LISA

3. veebruar 2021

Ajurünnak

ERTMS: hetkeseis ja soovitused

Zoom

Märkus: suuline tõlge on saadaval inglise ja hispaania keeles.

KÜSIMUSTIK

15.00–15.10 Euroopa Parlamendi ERTMSi raportööri Izaskun Bilbao Barandica sissejuhatav sõnavõtt

15.10–15.45 Koostalitlusvõime

- *Mida peate koostalitlusvõime osas peamisteks lahendamata probleemideks?*
- *Kas Euroopa Raudteeameti (ERA) ja riiklike ohutusasutuste erinevad loamenetlused segavad koostalitlusvõimet? Kas me peaksime olema ambitsioonikamad ja kujundama ERAst ühtse kontaktpunkti kõigi lubade puhul?*
- *Kas ERTMSi arendusalus 3 ja arendusalus 2 on tõeliselt koostalitlusvõimelised? Kuidas saame tagada ERTMSi tulevaste versioonide ühilduvuse? Kuidas juhtida üleminekut?*
- *Kas ELi tegevusdokument „ERTMS, edasised sammud“ põhineb realistlikel eeldustel ja kas selles sätestatud ülesanded on edukalt täidetud? Milliseid aspekte tuleks muuta või milliseid eesmärke tuleks uuesti käsitleda?*

Ümarlauaarutelu

15.45–16.20 Kasutuselevõtt

- *Kas liikmesriikidele on vaja kehtestada täpne tähtaeg B-klassi süsteemide kasutusest kõrvaldamiseks? Kui ei, siis miks ja kui jah, siis kuidas tuleks seda protsessi läbi viia?*
- *Kas nõustute Euroopa Komisjoni juhtumiuuringu järelausega, et esmatähtsaks tuleks lugeda investeringud rongisisestesse süsteemidesse?*
- *Kuidas suurendada eraettevõtjate ja käitajate ning avaliku sektori asutuste vahelist usaldust?*
- *Kas reisijate- ja kaubaveosektoris on kasutuselevõtul erinevusi?*
- *Kas veeremi uuendamine oleks lihtsam kui selle moderniseerimine? Kas meil peaks olema Euroopa raudteeveeremi strateegia?*
- *Millistel pöördelistel elementidel võib olla suurim kasutuselevõtu potentsiaal ja märkimisväärne mõju ERTMSi kasutuselevõtule?*
- *Kas meil peaks olema Euroopa standarditud liikluskorraldussüsteem? Ja kui jah, siis kuidas seda saavutada?*

Ümarlauaarutelu

16.20–16:55 Rahastamine

- Kas ERTMSi kasutuselevõtu rahastamine ELi ja liikmesriikide vahenditest on piisav ja hästi suunatud?
- Kas kavandaksite ERTMSi rahastamiseks mitmeaastase finantsraamistiku ka liikmesriikide tasandil?
- Millistest rahastamisvahenditest toetatakse ERTMSi kõige rohkem (nt riiklikud vahendid, Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa ühendamise rahastu segarahastamisvahend, Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid)? Milliseid rahastamisvahendeid tuleks ELi tasandil tõhustada?
- Millised ERTMSiga seotud investeeringud on erasektori jaoks atraktiivsemad?
- Kuidas vältida sama prototüübi mitmekordset rahastamist?

Ümarlauaarutelu

16.55–17.00 Euroopa Parlamendi ERTMSi raportööri Izaskun Bilbao Barandica lõppsõna

3. veebruar 2021

Ajurünnak***ERTMS: hetkeseis ja soovitused*****OSALEJATE NIMEKIRI**

Organisatsioon	Nimi
DG MOVE	Elisabeth Werner Keir Fitch Ian Conlon
ERTMSi koordinaator	Matthias Ruete Marcin Wojcik
Sidusrühmad	
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	Álvaro Mascaraque
Alstom	Nicolas Erb
Euroopa Raudtee- ja Infrastruktuuriettevõtete Ühendus	Alberto Mazzola Ilja Lorenzo Volpi
Deutsche Bahn	Johann Metzner
EIP	Ville Saarinen
Euroopa Raudteeamet	Josef Doppelbauer
Euroopa raudteetaristuvõtjate assotsiatsioon (EIM)	Monika Heiming Javier Moreno Bardo Schettini
Ferrovie dello Stato	Gregorio Leonelli

	Ugo Totori
Shift2Rail	Carlo Borghini
SNCF	Cedric Verdeaux
UNIFE	Jean Philippe Peuziat Jonathan Cutuli Jon Alzate CAF Signalling

TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS

Vastuvõtmise kuupäev	25.5.2021
Lõpphääletuse tulemus	+: 47 -: 1 0: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Clare Daly, Roman Haider, Jutta Paulus, Marianne Vind

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS

47	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
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, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

1	-
NI	Dorien Rookmaker

0	0

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu