



Dokument na rokovanie

A9-0181/2021

1.6.2021

SPRÁVA

o bezpečnosti železníc a návestení: posúdenie súčasného stavu zavádzania Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) (2019/2191(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Izaskun Bilbao Barandica

OBSAH

	strana
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	14
PRÍLOHA	16
INFORMÁCIE O PRIJATÍ V GESTORSKOM VÝBORE	19
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE	20

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o bezpečnosti železníc a návstení: posúdenie súčasného stavu zavádzania Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) (2019/2191(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii¹,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ, a najmä na jeho článok 47 ods. 2²,
- so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/6 z 5. januára 2017 o európskom pláne rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy³,
- so zreteľom na osobitnú správu Európskeho dvora audítorov (EDA) z 3. októbra 2017 s názvom Jednotný Európsky systém riadenia železničnej dopravy: bude táto politická voľba niekedy uskutočnená?,
- so zreteľom na Európsku zelenú dohodu,
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (COM(2020)0789),
- so zreteľom na siedmu monitorovaciu správu Komisie z 13. januára 2021 o rozvoji železničného trhu podľa článku 15 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ (COM(2021)0005),
- so zreteľom na rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/2228 z 23. decembra 2020 o Európskom roku železníc (2021)⁴,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 9. júna 2016 o konkurencieschopnosti európskeho železničného zásobovacieho odvetvia⁵,
- so zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0181/2021),

A. keďže Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) je normou EÚ pre

¹ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

² Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

³ Ú. v. EÚ L 3, 6.1.2017, s. 6.

⁴ Ú. v. EÚ L 437, 28.12.2020, s. 108.

⁵ Ú. v. EÚ C 86, 6.3.2018, s. 140.

vlakový zabezpečovač, ktorá vytvára interoperabilný železničný systém v Európe;

- B. keďže Komisia a európski výrobcovia koľajníc, manažéri infraštruktúry a železničné podniky podpísali štyri memorandá o porozumení na účely spolupráce pri zavádzaní ERTMS, pričom posledné memorandum bolo podpísané v septembri 2016;
- C. keďže sa podnikli dôležité legislatívne kroky vrátane prijatia štvrtého železničného balíka v júni 2016, ktorým sa regulujú otázky riadenia železničnej dopravy a posilňuje úloha Európskej železničnej agentúry (ďalej len „agentúra“) ako systémového orgánu pre ERTMS, a revízie technických špecifikácií interoperability (TSI) pre subsystemy palubného a traťového riadenia, zabezpečenia a návštenia (TSI CCS), ktoré boli prijaté prostredníctvom nariadenia Komisie (EÚ) 2016/919⁶, ktorým sa poskytuje právny štatút základnej špecifikácii 3, vydanie 2 Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) a základnej špecifikácii 1 GSM-R (Globálny systém pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke);
- D. keďže 5. januára 2017 bol prijatý nový európsky plán rozvoja ERTMS⁷ (EDP), v ktorom sa stanovuje harmonogram zavádzania ERTMS do koridorov základnej siete;
- E. keďže plne zavedený ERTMS by umožnil zvýšiť dopravnú kapacitu na existujúcej železničnej infraštruktúre až o 30 %;
- F. keďže Komisia uverejnila aj akčný plán ERTMS⁸, v ktorom sa uvádzajú opatrenia zamerané na riešenie prekážok vo vykonávaní a interoperabilite ERTMS a zámer dosiahnuť konverziu približne jednej tretiny koridorov základnej siete do roku 2023;
- G. keďže v období rokov 2014 – 2020 sa zavedenie ERTMS podporilo z rozpočtu EÚ celkovým odhadovaným objemom finančných prostriedkov vo výške 2,7 miliardy EUR, z čoho 850 miliónov EUR pochádzalo z Nástroja na prepájanie Európy (NPE) a 1,9 miliardy EUR z európskych štrukturálnych a investičných fondov (Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézneho fondu) v oprávnených regiónoch;
- H. keďže zavedenie ERTMS musí zahŕňať vyradenie systémových zariadení triedy B spomedzi traťových komponentov ETCS spolu s rozsiahlym dodatočným vybavením železničných koľajových vozidiel subsystemami interoperabilnými s palubnými komponentmi ERTMS;
- I. keďže členské štáty nemajú právnu povinnosť prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby železničné podniky investovali do ERTMS;
- J. keďže EDA varoval, že zavedenie ERTMS do celej základnej siete v súčasnosti ďaleko zaostáva za plánom a nebude dokončené do termínu v roku 2030, pričom ako jeden

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystemov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

⁷ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/6.

⁸ Pracovný dokument útvarov Komisie zo 14. novembra 2017 s názvom Delivering an effective and interoperable European Traffic Management System (ERTMS) - the way ahead (Vytvorenie efektívneho a interoperabilného Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) – ďalší postup), SWD(2017)0375.

z hlavných dôvodov tohto oneskorenia uviedol chýbajúcu koordináciu členských štátov;

- K. keďže nehoda vlaku Alvia v Santiagu de Compostela 24. júla 2013 spôsobila smrť 80 osôb a ďalších 144 bolo zranených;
- L. keďže podľa metodiky EÚ na sledovanie výdavkov EÚ v oblasti klímy v novom programovom období predstavuje ERTMS 40 % príspevku na ciele v oblasti klímy a životného prostredia a keďže 30 % výdavkov v rámci fondov politiky súdržnosti a fondu InvestEU, 37 % v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti (RRF) a 60 % v rámci NPE sa musí vyčleniť na opatrenia na boj proti zmene klímy;
- M. keďže v RRF sa stanovuje, že 20 % investícií by malo byť digitálne orientovaných a keďže v jeho metodike digitálneho označovania stanovenej v prílohe VII k nariadeniu o RRF⁹ je 100 % investícií do ERTMS digitálnych;
 - 1. zdôrazňuje, že železničná doprava je najudržateľnejším a energeticky najefektívnejším druhom hromadnej osobnej a nákladnej dopravy, no jej potenciál sa ešte stále nevyužíva v plnej miere, a to aj napriek pozitívnemu vývoju v tomto sektore, ako je neustály nárast objemu osobnej aj nákladnej železničnej dopravy, aj keď v posledných niekoľkých rokoch nebol rovnomerný;
 - 2. poukazuje na to, že v Európskej zelenej dohode sa vyzýva na zásadný modálny prechod na železničnú dopravu a že v novej stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa stanovujú medzníky pre zdvojnásobenie objemu vysokorýchlostnej železničnej dopravy do roku 2030 a objemu nákladnej železničnej dopravy do roku 2050, čo si vyžaduje prudké zvýšenie kapacity železničnej dopravy, ktoré nemožno dosiahnuť bez rozsiahleho zrýchlenia v zavádzaní ERTMS v celej EÚ;
 - 3. zdôrazňuje, že jedným z hlavných cieľov EÚ v oblasti koordinácie železničnej dopravy je posilniť odolnosť základnej siete a zvýšiť podiel nákladnej a osobnej dopravy po železnici;
 - 4. pripomína, že ERTMS bol spustený v 90. rokoch 20. storočia a že jeho cieľom je zaistiť bezpečnosť železničnej dopravy, podporiť interoperabilitu medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami a cezhraničnou železničnou dopravou, znížiť náklady na nákup a údržbu signalizačných systémov a zvýšiť kapacitu železničnej infraštruktúry a spoľahlivosť systému železničnej dopravy;
 - 5. zdôrazňuje, že úplné zavedenie ERTMS pomôže vytvoriť jednotný európsky železničný priestor, je nevyhnutné na to, aby sa európsky železničný sektor prispôbil digitálnemu veku, zvýši ziskovosť železničnej dopravy, umožní zvýšiť prevádzkovú hustotu trate a je predpokladom nato, aby bola železničná doprava konečne konkurencieschopná s inými druhmi dopravy; víta preto skutočnosť, že nová stratégia udržateľnej a inteligentnej mobility potvrdzuje, že ERTMS by mal byť kľúčovou prioritou s cieľom vytvoriť skutočne inteligentný a efektívny dopravný systém tým, že sa dosiahnu ciele,

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti, Ú. v. EÚ L 57, 18.2.2021, s. 17.

ako je pridelenie dostatočných kapacít a riadenie dopravy pre osobnú aj nákladnú dopravu;

6. zdôrazňuje, že ERTMS sa stal globálnou normou pre riadenie vlakov a komunikáciu a bol zavedený v takmer 50 krajinách na celom svete, pričom poskytuje vynikajúce príležitosti na rozvoj podnikania s vysokou pridanou hodnotou a na vytváranie odborných znalostí v rámci EÚ a na zavádzanie v krajinách mimo EÚ; žiada vytvorenie normalizovaného systému riadenia dopravy v EÚ a domnieva sa, že je potrebné urýchlene vyvinúť normu EÚ skôr, ako bude EÚ musieť prevziať celosvetovú normu systému riadenia železničnej dopravy; okrem toho vyzýva Komisiu, aby využila dvojstrannú spoluprácu EÚ na podporu zavádzania ERTMS v krajinách mimo EÚ;
7. víta prácu Komisie na vytvorení rámca architektúry CCS s cieľom zabezpečiť, aby železnica v plnej miere zahŕňala digitalizáciu, na ktorej sa buduje ERTMS, čo by malo umožniť jednoduchšiu a cenovo dostupnejšiu aktualizáciu a modernizáciu vďaka ďalšej normalizácii a modularizácii, zavedeniu zásady „plug and play“ a harmonizácii modelovania údajov;

Riadenie

8. víta nové úlohy, ktoré agentúre vyplývajú zo štvrtého železničného balíka, a uznáva významnú úlohu agentúry ako jednotného kontaktného miesta, ktoré zabezpečuje konzistentnosť vo vývoji interoperabilného ERTMS a zaisťuje, že zavedenie ERTMS bude v súlade s platnými špecifikáciami a že európsky výskum a inovačné programy súvisiace s ERTMS sa budú koordinovať s vypracúvaním technických špecifikácií ERTMS; vyjadruje preto poľutovanie nad nedávnym znížením ročného rozpočtu agentúry;
9. domnieva sa, že agentúre by sa mali poskytnúť primerané finančné a ľudské zdroje a ďalšie právomoci, aby mohla prekonať výzvy spojené so zavádzaním a fungovaním ERTMS, ktoré stále pretrvávajú (harmonizácia prevádzkových pravidiel a požiadaviek, udržiavanie a zmena špecifikácií, zhoda s typom a dĺžka postupov typového schvaľovania a postupov verejného obstarávania atď.), s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť a viesť technické zavádzanie nových technológií;
10. zdôrazňuje úlohu koordinátora ERTMS pri vymedzovaní tratí a koridorov, ktoré treba prednostne vybaviť ERTMS, a pri zabezpečovaní zavádzania ERTMS nákladovo najefektívnejším spôsobom v úzkej spolupráci s členskými štátmi a zainteresovanými stranami;
11. domnieva sa, že je potrebné výrazne zlepšiť úlohu koordinátora ERTMS, pokiaľ ide o zdroje aj vykonávacie právomoci, aby bolo možné splniť ciele zavádzania; preto víta príležitosť posilniť úlohu koordinátora ERTMS v nadchádzajúcej revízii nariadenia o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T)¹⁰ tým, že sa napríklad poverí rozhodujúcou úlohou pri výbere projektov, rozšírenou zodpovednosťou v oblasti dohľadu a že sa

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ, Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

prijímanie grantov NPE podmieni jeho súhlasom, najmä v súvislosti s hlavnými cezhraničnými prepojeniami;

12. víta skutočnosť, že koordinátor ERTMS každoročne podáva Parlamentu správy;
13. zdôrazňuje, že jediným spôsobom, ako prekonať súčasnú nejednotnosť, najmä v súvislosti s cezhraničnými projektmi, je prístup k zavádzaniu ERTMS koordinovaný medzi všetkými členskými štátmi a pod vedením koordinátora ERTMS; preto vyzýva Komisiu, aby vytvorila rámec na diskusiu a koordináciu medzi členskými štátmi, manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi o zavádzaní ERTMS pod vedením koordinátora ERTMS s cieľom podporiť výmenu najlepších postupov, zosúladiť národné plány zavádzania, podporiť spoločné akcie na zavedenie ERTMS na cezhraničných koridoroch, zlepšiť postupy schvaľovania zhody a zvýšiť celkový záväzok členských štátov; pripomína, že manažéri železničnej infraštruktúry musia kolektívne vyvinúť väčšie úsilie, aby zaviedli a uviedli ERTMS do prevádzky na cezhraničných úsekoch súčasne a technicky konzistentným spôsobom;
14. domnieva sa, že v záujme digitalizácie železničného systému je potrebný regulačný rámec, ktorý postaví ERTMS do centra vývoja digitálneho železničného systému; v tejto súvislosti víta záväzok železničného sektora umožniť industrializáciu ERTMS a prínos spoločného podniku Shift2Rail (S2R) k výskumu a inovácii s cieľom riešiť odstránenie zostávajúcich technických prekážok, ktoré brzdia železničný sektor, pokiaľ ide o interoperabilitu, a zabezpečiť prechod na integrovanejší, efektívnejší a bezpečnejší železničný trh EÚ, pričom zaručí riadne prepojenie technických riešení a zameria sa na zvýšenie udržateľnosti, digitalizácie, konkurencieschopnosti, spoľahlivosti a prítlačivosti železničného systému EÚ; dôrazne podporuje novú nástupníčku iniciatívy, teda systémový pilier Spoločného podniku pre európske železnice, v rámci ktorého sa koordinuje vývoj systému, vývoj nových technológií, plány technologickej migrácie, industrializácia a zavádzanie, a to najmä pokiaľ ide o ERTMS, v záujme zabezpečenia efektívnejšej spolupráce a lepšieho využívania obmedzených zdrojov;
15. vyzýva na ďalšie posilnenie koordinácie medzi agentúrou a spoločným podnikom S2R s cieľom lepšie uprednostňovať investície do digitalizácie európskych železníc; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že agentúra by mala zohrávať významnejšiu úlohu, než len byť pozorovateľom v správnej rade spoločného podniku S2R;

Interoperabilita a zavádzanie

16. víta uspokojivé výsledky, ktoré ERTMS preukázal z hľadiska rýchlosti, kapacity a bezpečnosti bez ohľadu na to, kde bol zavedený; preto vyjadruje poľutovanie nad tým, že v porovnaní s cieľmi stanovenými v EDP bolo na konci roka 2020 len približne 13 % koridorov základnej siete prevádzkovaných v súlade s ERTMS a že miera zavádzania ERTMS vo väčšine koridorov dosahovala 7 % až 28 %; okrem toho konštatuje, že investície do ERTMS nie sú systematickým cieľom základnej siete – napriek plánom zavádzania a usmerneniam pre TEN-T, v ktorých sa takéto investície odporúčajú – a to ani na izolovaných úsekoch, ktoré nie sú spojené so základnou sieťou; preto sa domnieva, že sa musí posilniť prístup založený na koridoroch, aby sa prekonali prekážky zavádzania ERTMS, najmä v koridoroch s najnižšou mierou zavádzania, ako je napríklad atlantický koridor, a najmä na Pyrenejskom polostrove; okrem toho vyzýva

Komisiu, aby uviedla zoznam cezhraničných železničných spojení v základnej sieti, kde sa nedosiahlo úplné traťové zavedenie ERTMS, a aby zverejnila svoje zistenia s cieľom upozorniť na pridanú hodnotu EÚ spočívajúcu v úplnom zavedení ERTMS na týchto železničných spojeniach;

17. domnieva sa, že desaťnásobné zvýšenie tempa zavádzania ERTMS je naliehavo potrebné na dosiahnutie digitálnej transformácie a zvýšenie bezpečnosti železničného systému EÚ, cestujúcich a pracovníkov v železničnej doprave; zastáva názor, že ERTMS sa musí zaviesť do základnej siete do roku 2030 a do celej siete do roku 2040; pripomína, že je potrebné vyhnúť sa oneskoreniam v inštalácii a aktivácii ERTMS, čo by mohlo ohroziť bezpečnosť; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby zachovala a posilnila záväzný charakter cieľov v rámci revízií usmernení pre TEN-T, EDP ERTMS a TSI CCS;
18. domnieva sa, že využitie plného potenciálu ERTMS nepochybne závisí od dokončenia základnej siete TEN-T; preto vyzýva Komisiu, aby posilnila úlohu koordinátorov základnej siete v nadchádzajúcej revízii nariadenia o TEN-T a zahrnula opatrenia týkajúce sa riadenia infraštruktúry základnej siete zo strany EÚ;
19. zdôrazňuje, že v súčasnosti stále existuje približne 30 rôznych vnútroštátnych návestných systémov, najmä v oblastiach s prevažne miestnou, domácou dopravou, kde majú existujúce systémy triedy B určitú hospodársku životnosť, a že táto rôznorodosť systémov čiastočne vysvetľuje rozdrobenosť a variabilitu v nákladoch na zavedenie ERTMS; zdôrazňuje, že systémy triedy B sú prekážkou zavádzania ERTMS a cezhraničného fungovania železničnej dopravy v sieti EÚ, keďže si vyžadujú drahšie a zložitejšie bezpečnostné povolenie pre prevádzkovateľov železničnej dopravy a predstavujú hlavnú prekážku konkurencieschopnosti železničnej dopravy, ktorá bráni technickej a prevádzkovej kompatibilitate železníc v celej EÚ a vedie k dodatočným nákladom pre odvetvie vrátane nákladov na údržbu;
20. zdôrazňuje, že proces vyradovania systémov triedy B z prevádzky je pomalý; vyjadruje poľutovanie nad tým, že iba niekoľko členských štátov prijalo plány na vyradenie návestných systémov triedy B z prevádzky v rámci svojich národných plánov vykonávania ERTMS a že v súčasnosti neexistuje na úrovni EÚ žiadna právna povinnosť ani harmonogram na vyradenie systémov triedy B z prevádzky;
21. domnieva sa, že efektívne a rýchle zavedenie ERTMS možno dosiahnuť len stanovením záväzných cieľov podoprených sankciami pre manažerov infraštruktúry v prípade, že je k dispozícii primeraný rozpočet a zdroje, ale termín zavedenia sa nedodrží;
22. naliehavo vyzýva Komisiu, aby vypracovala zastrešujúcu stratégiu pre vyradovanie systémov triedy B z prevádzky, v rámci ktorej by sa regulačné lehoty zosúlادili so záväznými cieľmi, ktoré sa stanovujú na úrovni EÚ; domnieva sa, že účinnosť tejto stratégie a jej dlhodobá vhodnosť na investície závisí od zapojenia všetkých zainteresovaných strán vrátane železničných podnikov a dodávateľov a od ochoty členských štátov plniť si povinnosti vyplývajúce z nariadenia o TEN-T;
23. okrem toho vyzýva Komisiu, aby zaviedla regulačné ustanovenie s cieľom zabezpečiť, aby národné plány vykonávania ERTMS boli právne – z regulačného aj geografického hľadiska – v súlade so záväznými cieľmi zavádzania ERTMS stanovenými v právnych

predpisoch EÚ, a bolo tak možné dokončiť jeho zavedenie do základnej siete do roku 2030 a do celej siete do roku 2040;

24. zdôrazňuje, že súčasné vnútroštátne predpisy a nedostatočná harmonizácia prevádzkových požiadaviek týkajúcich sa ERTMS, napríklad technických predpisov, ako aj technické prekážky, napríklad variabilné rozchody náprav, napätie a rozmery vozňov, ktoré sa môžu líšiť v rámci celej železničnej siete, ovplyvňujú interoperabilitu, bránia plynulej prevádzke železničnej siete EÚ a obmedzujú ziskovosť prevádzkovateľov železníc;
25. zdôrazňuje, že náklady na modernizáciu traťových a palubných systémov sa značne líšia v závislosti od siete; konštatuje, že životnosť zariadení znamená dlhú dobu odpisovania investícií, ktorá je hlavným ekonomickým kritériom pre budúce investície; upozorňuje na ťažkosti spojené s častými zmenami noriem, ktoré obmedzujú životnosť zariadení spôsobom, ktorý je pre odvetvie železničnej dopravy nepredvídateľný, čo vedie k odrádzaniu od investovania; preto zdôrazňuje význam regulačnej stability s cieľom umožniť návratnosť realizovaných investícií; žiada Komisiu, aby pri aktualizácii TSI pre rok 2030 dôkladne analyzovala ďalšie zmeny a zabezpečila kompatibilitu;
26. vyjadruje poľutovanie nad tým, že v piatich rokoch do polovice roka 2019 sa na 80 % nových železničných vozidiel uvedených do používania v EÚ buď vzťahovala výnimka, alebo boli vyňaté z požiadavky na inštaláciu ERTMS; domnieva sa, že vzhľadom na zavedenie ERTMS do celej siete by sa novým koľajovým vozidlám nemali udeľovať žiadne výnimky ani oslobodenia od požiadavky na inštaláciu ERTMS; v tejto súvislosti naliehavo vyzýva Komisiu, aby podnikla konkrétne iniciatívy na riešenie tejto otázky prijatím vhodného regulačného rámca a zabezpečením zavedenia súboru hospodárskych stimulov na podporu investícií železničných podnikov do palubných jednotiek ERTMS;
27. zdôrazňuje, že časové rámce postupov vydávania povolení na projekty modernizácie, najmä pokiaľ ide o postupy schvaľovania zhody s typom pre koľajové vozidlá len pre vnútroštátnu oblasť použitia, sa stále líšia z dôvodu rozdielneho posudzovania zo strany národných bezpečnostných agentúr, pokiaľ ide o potrebu obnoviť povolenia v súvislosti s istými zmenami, čo vedie k tomu, že opätovné povolenie každého železničného koľajového vozidla trvá až jeden mesiac; vyzýva Komisiu, aby podnikla legislatívne iniciatívy vrátane aktualizácií súčasných vykonávacích nariadení s cieľom zabezpečiť, aby sa postupy povoľovania v nadväznosti na procesy vydávania povolení pre typ, najmä postupy schvaľovania zhody s typom týkajúce sa modernizácie subsystémov vozidlového systému ERTMS pre vnútroštátnu oblasť použitia, zefektívnili a harmonizovali prostredníctvom zrýchlených kontrolných operácií s cieľom skrátiť čas potrebný na udelenie osvedčení o zhode s typom; okrem toho sa domnieva, že postupy posudzovania zhody by mali ešte viac posilniť zapojenie priemyselných dodávateľov a príslušných národných bezpečnostných agentúr v ranom štádiu, aby sa zabránilo odrádzaniu železničných podnikov od realizácie rozsiahlych a ambiciózných projektov zavádzania; okrem toho požaduje intenzívnejšie zapojenie agentúry do postupov zhody s typom, ktoré sa vykonávajú, keď sú modernizované železničné koľajové vozidlá určené len pre vnútroštátnu oblasť použitia;
28. žiada systematický prístup k zavádzaniu ERTMS, vozidlového aj traťového;

29. pripomína, že podľa nedávnej štúdie zdôvodnenia deviatich koridorov základnej siete má dvojaká stratégia palubnej migrácie pre zavedenie ERTMS, ktorá sa zameriava najprv na vybavenie vozového parku ERTMS, lepší hospodársky výsledok v porovnaní s duálnou stratégiou prechodu na trati;
30. berie na vedomie, že pomalé tempo traťového zavádzania zariadenia odrádza od stabilného zavádzania ERTMS; domnieva sa, že stratégia prechodu na trati, ktorá sa zameriava na inštaláciu ERTMS nad rámec pôvodných systémov, ktoré sú v prevádzke až do vybavenia celého vozového parku, by sa tiež mala urýchliť, najmä vzhľadom na nadchádzajúce zosúladenie nariadenia o koridore železničnej nákladnej dopravy s revíziou usmernení TEN-T, a v tejto súvislosti vyzýva na ďalšiu spoluprácu medzi Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA), manažérmi infraštruktúry a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi s cieľom dosiahnuť úplnú kompatibilitu traťových verzií ERTMS; pripomína, že sa musí vyriešiť nekompatibilita medzi rôznymi už zavedenými traťovými verziami ERTMS a musí sa zabezpečiť budúca kompatibilita pre všetky trate ERTMS, a v tomto zmysle vyzýva na ďalšiu spoluprácu medzi ERA a manažérmi infraštruktúry a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi;
31. vyzýva Komisiu, aby pri vypracúvaní indexu železničnej prepojenosti zohľadnila zariadenia ERTMS;
32. zdôrazňuje, že prototypy sú jednou z hlavných prekážok v modernizácii vozidiel, pretože ich vývoj je zložitý, časovo náročný a nákladný; okrem toho poukazuje na súčasné možné riziko, že ten istý prototypový projekt získa finančné prostriedky z viacerých zdrojov EÚ; vyzýva na vytvorenie platformy EÚ pre vývoj prototypov s cieľom podporiť veľké úspory z rozsahu, harmonizáciu a konkurencieschopnosť a tiež na vytvorenie transparentného registra riešení, na ktoré sa už poskytli finančné prostriedky;
33. zdôrazňuje, že bez štandardizovaných rozhraní s technológiou „plug and play“ – traťových aj vozidlových – systém železníc nebude schopný zavádzať a využívať výhody prelomových koncepcií ERTMS, ako sú automatická prevádzka vlaku, budúci rádiový mobilný komunikačný systém, satelitné určovanie polohy alebo technológia úrovne 3; vyzýva Komisiu, aby zohľadnila skutočnosť, že technológia GSM-R, ktorá bola pri prvom spustení ERTMS najmodernejšia, sa stáva zastaranou v dôsledku zavádzania sietí 4G a 5G;
34. zdôrazňuje, že je potrebné čo najskôr zabezpečiť synergie medzi ERTMS a európskym globálnym navigačným satelitným systémom (GNSS), najmä preto, že dostupnosť signálu GNSS sa opiera o virtuálne balízy, ktorých zavedenie a údržba by bolo menej nákladné, pretože by sa tým urýchlilo zavádzanie ERTMS a zvýšila by sa konkurencieschopnosť ERTMS mimo EÚ; vyzýva železničný priemysel EÚ, aby vyvinul technické riešenia na to, aby GNSS umožnil ERTMS vo veľkom rozsahu; okrem toho vyzýva Komisiu, aby zvažila zavedenie GNSS do nadchádzajúcej revízie TSI CCS ERTMS s cieľom odstrániť zostávajúce technologické medzery a prijať inovácie; vyzýva ERA, aby úzko koordinovala, podporovala a zefektívnila výskumné a vývojové projekty zainteresovaných strán z oblasti kozmického priestoru a železníc s cieľom čo najskôr zahrnúť údaje o polohe vlaku z GNSS do ERTMS; okrem toho vyzýva na zintenzívnenie spolupráce medzi agentúrou a Agentúrou pre GNSS s cieľom

zaradiť GNSS do noriem ERTMS;

35. zdôrazňuje súčasnú neefektívnosť a ťažkosti vo verejnom obstarávaní, pokiaľ ide o zavádzanie ERTMS; vyzýva Komisiu, aby spolupracovala s agentúrou s cieľom vytvoriť spoločný európsky formát výberového konania pre verejné obstarávanie na základe návrhu, ktorý sektor schválil v roku 2018, a aby sa v legislatívnom návrhu zaoberala všetkými technickými aspektmi v záujme zabezpečenia úspešného verejného obstarávania (napr. doložky o údržbe) a kompatibility s najnovšou dostupnou základnou špecifikáciou ERTMS;
36. uznáva, že ERTMS je vlajkovou loďou inovačnej sily priemyslu EÚ; vyzýva Komisiu, aby predložila legislatívny návrh priemyselnej stratégie pre ERTMS ako súčasť Novej priemyselnej stratégie pre Európu, v ktorom by riešila nedostatočnú priemyselnú kapacitu, nedostatok vhodných workshopov zameraných na modernizáciu a stabilných, predvídateľných rozpočtových prostriedkov a tiež nedostatok kvalifikovaného personálu a zabezpečenie prechodu zo súčasného projektového prístupu k rozsiahlamu zavádzaniu ERTMS;
37. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v rámci európskej zelenej dohody posilnili duálnu odbornú prípravu pre nové pracovné miesta vytvorené digitalizáciou a inováciami v súvislosti s novými výzvami, ktoré vznikli zavedením ERTMS, a to poskytovaním dostatočnej podpory na rekvalifikáciu a zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov železníc, ako je odborná príprava o novom signalizačnom systéme;

Financovanie

38. pripomína, že riadne fungovanie železničnej siete EÚ závisí od riadnych investícií do infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel a od dobrej údržby;
39. konštatuje, že v období rokov 2014 – 2020 sa zavedenie ERTMS podporilo z rozpočtu EÚ celkovým odhadovaným objemom finančných prostriedkov vo výške 2,7 miliardy EUR, z čoho 850 miliónov EUR pochádzalo z NPE a 1,9 miliardy EUR z európskych štrukturálnych a investičných fondov (EFRR a Kohézneho fondu) v oprávnených regiónoch;
40. zdôrazňuje, že investície potrebné na zavedenie ERTMS do základnej siete sa odhadujú na 12 miliárd EUR pre traťové systémy a 5 miliárd EUR pre palubné systémy;
41. zdôrazňuje, že investície do zavádzania ERTMS prispievajú k dosahovaniu cieľov finančných nástrojov EÚ v oblasti klímy a digitálneho začleňovania, a preto by sa mali považovať za prioritu pri vykonávaní týchto nástrojov;
42. pripomína, že finančná podpora EÚ je dostupná pre investície do traťového aj vozidlového ERTMS, môže však pokryť iba obmedzenú časť celkových nákladov na zavedenie, pričom väčšinu investícií budú znášať jednotliví manažéri infraštruktúry a železničné podniky; domnieva sa, že je potrebné zlepšiť zavedené finančné nástroje s cieľom stimulovať rozsiahle investície do ERTMS; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby vypracovala komplexné usmernenia na podporu rozsiahlej stratégie financovania ERTMS na trati aj na palube;

43. vyzýva Komisiu, aby určila súbor opatrení, ktoré môžu členské štáty a Európska únia prijať na rozšírenie zavádzania ERTMS na palube, a zároveň zabezpečia životaschopnosť podnikov pre zúčastnené podniky a náležite zohľadnia úlohu manažérov siete ako potenciálnych poskytovateľov;
44. pripomína zistenie EDA, že v EÚ sa zrušila viazanosť 50 % finančných prostriedkov na TEN-T pôvodne pridelených na projekty ERTMS, a že hlavnými príčinami boli oneskorenia vo vykonávaní a zmenšenie rozsahu projektov; žiada Komisiu a členské štáty o riešenie tohto problému;
45. pripomína, že finančné prostriedky EÚ nestačia na pokrytie všetkých očakávaných potrieb, a preto vyzýva Komisiu a členské štáty, aby úzko spolupracovali a prijali plánovacie, finančné a politické záväzky na ďalšie zvyšovanie atraktívnosti investovania do ERTMS a zaručili právnu istotu súkromným investorom; konštatuje, že trvanie dohôd o grante v rámci NPE by sa mohlo predĺžiť, aby lepšie odrážalo skutočný čas potrebný na realizáciu projektov ERTMS;
46. zdôrazňuje prioritu financovania zariadení cezhraničných prepojení; zastáva názor, že vzhľadom na to, že miera spolufinancovania EÚ pre ERTMS je nedostatočná, by sa mala zvýšiť; vyzýva v tejto súvislosti Komisiu, aby posúdila možnosť udeliť projektom ERTMS v rámci financovania NPE vyšší faktor spolufinancovania ako 50 %, ak sú tieto projekty začlenené do ambiciózných rozsiahlych urýchlených plánov na rozšírenie zavádzania ERTMS, s cieľom stimulovať ambiciózne stratégie pre ERTMS v členských štátoch;
47. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili, podporovali a uľahčovali synergie v rámci všetkých európskych finančných nástrojov, ako sú NPE a jeho mechanizmus kombinovaného financovania, Kohézny fond, Program InvestEU a prístup k nástroju Next Generation EU, a vyzýva Komisiu, aby podnecovala členské štáty k tomu, aby stanovili ERTMS ako jednu z hlavných priorít národných plánov obnovy a odolnosti (NPOO);
48. pripomína strategický význam nástroja Next Generation EU a RRF pri podpore ambiciózneho rozsiahleho plánu zavádzania ERTMS v NPOO členských štátov a vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že financovanie ERTMS bude mať počas prípravnej fázy NPOO primeraný význam;
49. zdôrazňuje, že je potrebné, aby sa finančné prostriedky EÚ poskytovali na nové železničné projekty len vtedy, ak zahŕňajú zariadenia ERTMS; okrem toho vyzýva agentúru, aby systematicky posudzovala súlad projektov financovaných EÚ s TSI s cieľom vyhnúť sa ťažkostiam týkajúcim sa kompatibility nainštalovaných verzií ERTMS;
50. vyzýva členské štáty, aby železničným podnikom, ktoré úspešne vybavili 100 % svojich rušňov základnou špecifikáciou ERTMS 3, udelili na 10 rokov zníženie poplatkov za prístup na trať o 75 %;
51. zdôrazňuje, že metóda výpočtu pomoci EÚ na vybavenie ERTMS založená na paušálnej sadzbe na kilometer je vhodná pre lineárne úseky, ale menej vhodná pre mestské uzly, ktoré si vyžadujú mnoho traťových objektov a zložité nastavenia ERTMS na krátkej

vzdialenosti; navrhuje zväžiť rozdelenie nákladov podľa počtu súborov bodov na trati;

◦

◦ ◦

52. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) je jednotným európskym systémom návestenia a kontroly rýchlosti, ktorý bol zavedený začiatkom 90. rokov 20. storočia s cieľom zabezpečiť interoperabilitu vnútroštátnych železničných systémov, obmedziť nákup návestných systémov a znížiť náklady na ich údržbu, ako aj zvýšiť rýchlosť vlakov, kapacitu infraštruktúry a úroveň bezpečnosti v železničnej doprave.

Napriek následným podniknutým iniciatívam a prijatým vnútroštátnym a európskym právnym predpisom zameraným na podporu zavádzania a interoperability ERTMS, ako sú program transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), nariadenie o koridoroch základnej siete, európske plány rozvoja, národné plány vykonávania alebo memorandá o porozumení, je zavádzanie ERTMS stále pomalé a nedostatočné a interoperabilita sa stále úplne nedosiahla.

Úplné zavedenie ERTMS je však nevyhnutné viac ako kedykoľvek predtým, aby sa železničnému sektoru umožnilo splniť ambiciózne ciele Európskej zelenej dohody a dosiahnuť medzníky stanovené v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu na roky 2030 a 2050.

Spravodajkyňa považuje túto správu za príležitosť poskytnúť aktuálnejšie informácie o súčasnom stave, a najmä riešiť najdôležitejšie výzvy spojené so zavádzaním ERTMS a zároveň poskytnúť niekoľko konkrétnych odporúčaní.

V rámci prípravy na vypracovanie správy spravodajkyňa usporiadala stretnutie zamerané na výmenu názorov za účasti tieňových spravodajcov, na ktorom sa zúčastnili zástupcovia celého železničného sektora (pozri prílohu): inštitúcie EÚ, manažéri železničnej infraštruktúry, železničné spoločnosti, priemysel, spoločný podnik. Účelom stretnutia bolo zhromaždiť názory zainteresovaných strán na hlavné výzvy týkajúce sa interoperability, zavádzania a financovania ERTMS.

Výzvy a odporúčania

Účastníci stretnutia dôrazne vyjadrili potrebu celkového koordinovaného a strategického prístupu k zavádzaniu ERTMS a k príslušnému „nasledujúcemu postupu“. Spravodajkyňa v tejto súvislosti uznáva úlohu Železničnej agentúry Európskej únie (ďalej len „agentúra“), európskeho koordinátora ERTMS a spoločného podniku Shift2Rail a odporúča posilniť finančné zdroje a právomoci agentúry v záujme prekonania existujúcich výziev spojených so zavádzaním a fungovaním ERTMS.

Spravodajkyňa zdôrazňuje, že na dosiahnutie transformácie v súvislosti s klímou a digitálnej transformácie je potrebné urýchliť zavádzanie s cieľom dodržať existujúcu lehotu zavedenia ERTMS do základnej siete do roku 2030, a navrhuje, aby sa lehota na zavedenie do celej súhrnnej siete stanovila najneskôr na rok 2040.

Spravodajkyňa tiež vypracovala niekoľko odporúčaní v záujme prekonania hlavných výziev, ktoré boli identifikované pri zavádzaní ERTMS, a to najmä:

- vypracovať **európsku stratégiu pre vyradovanie z prevádzky** pre vnútroštátne systémy (systémy triedy B) s regulačnými lehotami stanovenými na úrovni EÚ s cieľom riešiť pomalú migráciu systémov triedy B na ERTMS;
- zaviesť regulačné ustanovenie s cieľom zabezpečiť, že **národné plány vykonávania ERTMS budú z právneho hľadiska v súlade so záväznými cieľmi zavádzania ERTMS** stanovenými na úrovni EÚ, aby sa presadilo vyradovanie z prevádzky;
- ďalej **harmonizovať prevádzkové požiadavky** s cieľom prekonať prekážku, ktorú z hľadiska interoperability predstavujú existujúce vnútroštátne technické predpisy;
- zakázať udeľovanie výnimiek alebo oslobodení, pokiaľ ide o požiadavku vhodnosti pre ERTMS, novým železničným vozidlám zavádzaným v Európe.
- **ďalej zjednodušať postupy vydávania povolení**, a najmä obnovovania povolení s cieľom vyhnúť sa prietahom a vysokým nákladom;
- vytvoriť **jednotnú platformu EÚ pre vývoj prototypov**, keďže predstavujú hlavné prekážky modernizácie vozidiel, a zaviesť **transparentný register** prototypových riešení, na ktoré sa už poskytli finančné prostriedky, s cieľom vyhnúť sa financovaniu z viacerých zdrojov EÚ;
- zabezpečiť **štandardizované rozhrania** s cieľom zaviesť nové funkcie (prelomové funkcie), ako sú úroveň 3, automatická prevádzka vlaku, satelitné určovanie polohy;
- vytvoriť **spoločný európsky formát výberového konania pre verejné obstarávanie** s cieľom prekonať súčasnú neefektívnosť verejného obstarávania;
- vyzvať na predloženie legislatívneho návrhu **priemyselnej stratégie pre ERTMS**, v ktorej by sa riešila nedostatočná priemyselná kapacita, nedostatok workshopov zameraných na modernizáciu a stabilných a predvídateľných rozpočtových prostriedkov a tiež nedostatok kvalifikovaného personálu.

Spravodajkyňa tiež pripomína, že už existuje osobitné financovanie EÚ vyhradené na zavádzanie ERTMS, a zároveň poukazuje na to, že nestačia na pokrytie všetkých očakávaných potrieb. Preto na základe zdôvodnenia projektu ERTMS odporúča, aby sa ďalej posilnila atraktívnosť a právna istota, pokiaľ ide o investovanie do ERTMS. Spravodajkyňa sa tiež domnieva, že členské štáty by mali ERTMS stanoviť ako jednu z hlavných priorít svojich plánov obnovy a odolnosti.

Spravodajkyňa sa napokon domnieva, že úspech zavádzania ERTMS bude závisieť od súdržnosti budúcich a revidovaných právnych predpisov EÚ a odhodlania európskych inštitúcií a členských štátov uvedené právne predpisy vykonávať.

PRÍLOHA

3. februára 2021

Brainstorming

„ERTMS: súčasný stav a odporúčania“

Zoom

Poznámka: K dispozícii tlmočenie v anglickom a španielskom jazyku.

DOTAZNÍK:

od 15.00 h do 15.10 h Úvodný príhovor spravodajkyne EP o ERTMS Izaskun Bilbaovej Barandicaovej

15.10 h –
15:45 h

Interoperabilita:

- Čo považujete za hlavné nevyriešené otázky interoperability?
- Predstavujú rôzne postupy udeľovania povolení ERA a NSA prekážku interoperability? Mali by sme byť ambicioznejší a vytvoriť z ERA jednotné kontaktné miesto pre všetky povolenia?
- Je základná špecifikácia 3 ERTMS a základná špecifikácia 2 skutočne interoperabilná? Ako môžeme zabezpečiť, aby budúce verzie ERTMS boli kompatibilné? Ako by sme mohli riadiť prechod?
- Je akčný dokument EÚ „ERTMS, ďalší postup“ založený na realistických predpokladoch a vykonávajú sa v ňom stanovené úlohy úspešne? Ktoré aspekty by sa mali zmeniť alebo ktoré ciele by sa mali riešiť?

Diskusia za okrúhlym stolom

15.45 – 16.20 h Zavedenie:

- Je pre členské štáty potrebný presný termín vyradovania systémov triedy B z prevádzky? Ak nie, prečo nie, a ak áno, ako by sa mal tento proces uskutočniť?
- Súhlasíte so zdôvodnením EK, že investície by mali byť prioritou vo vozidlových systémoch?
- Ako môžeme vytvoriť väčšiu dôveru medzi súkromnými podnikmi a prevádzkovateľmi a verejnými orgánmi?
- Existuje rozdiel v zavádzaní v sektore cestujúcich a nákladnej dopravy?
- Bolo by jednoduchšie obnoviť vozový park než ho renovovať? Mali by sme mať európsku stratégiu pre železničné koľajové vozidlá?
- Ktoré hlavné prelomové faktory môžu mať najväčší potenciál na zavádzanie ERTMS a majú významný vplyv na zavedenie ERTMS?
- Mali by sme mať európsky štandardizovaný systém riadenia dopravy? A ak áno, ako ho dosiahnuť?

Diskusia za okrúhlym stolom

16.20 – 16.55 h Financovanie:

- *Sú finančné prostriedky EÚ a členských štátov na zavedenie ERTMS dostatočné a dobre ciele?*
 - *Vedeli by ste si predstaviť VFR aj na úrovni členských štátov na financovanie ERTMS?*
 - *Ktoré finančné nástroje sa väčšinou používajú na podporu ERTMS (napr. vnútroštátne nástroje, NPE, nástroj kombinovaného financovania v rámci NPE, EŠIF)? Ktoré finančné nástroje by sa mali posilniť na úrovni EÚ?*
 - *Ktoré investície súvisiace s ERTMS sú atraktívnejšie pre súkromný finančný sektor?*
 - *Ako sa vyhnúť financovaniu toho istého prototypu niekoľkokrát?*
- Diskusia za okrúhlym stolom

od 16.55 do 17.00 h **Záverečný príhovor spravodajkyne EP o ERTMS Izaskun Bilbaovej Barandicaovej**

3. februára 2021	
Brainstorming	
<i>„ERTMS: súčasný stav a odporúčania“</i>	
ZOZNAM ÚČASTNÍKOV	
Organizácia	Meno
GR MOVE	Elisabeth Werner Keir Fitch Ian Conlon
koordinátor ERTMS	Matthias Ruete Marcin Wojcik
Zainteresované strany	
ADIF	Álvaro Mascaraque
Alstom	Nicolas Erb
Výbor európskych železničných a infraštruktúrnych spoločností (CER)	Alberto Mazzola Ilja Lorenzo Volpi
Deutsche Bahn	Johann Metzner
EIB	Ville Saarinen
Európsky výskumný priestor (EVP)	Josef Doppelbauer
Európski manažéri železničnej infraštruktúry (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

INFORMÁCIE O PRIJATÍ V GESTORSKOM VÝBORE

Dátum prijatia	25.5.2021
Výsledok záverečného hlasovania	+ : 47 - : 1 0 : 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Clare Daly, Roman Haider, Jutta Paulus, Marianne Vind

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

47	+
ECR	Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, 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, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

1	-
NI	Dorien Rookmaker

0	0

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania