



2023/2059(INI)

28.11.2023

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für internationalen Handel

für den Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Ausarbeitung einer umfassenden europäischen Strategie für Häfen
(2023/2059(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Iuliu Winkler

PA_NonLeg

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für internationalen Handel ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Tourismus, folgende Vorschläge in seinen Entwurf einer Empfehlung zu übernehmen:

- A. in der Erwägung, dass die europäischen Häfen eine Lebensader für den Handel in der EU und weltweit sind, da 74 % der Waren auf dem Seeweg in die EU gelangen oder diese verlassen; in der Erwägung, dass Häfen neben ihrer strategischen Funktion eine immer wichtigere Rolle als Anker des sozialen und wirtschaftlichen Wachstums europäischer Regionen sowie bei der Versorgung mit sowie der Erzeugung, Bereitstellung und Speicherung von Energie und der Ökologisierung des Verkehrs und der Industrie spielen;
- B. in der Erwägung, dass Häfen nicht nur der Bestimmungsort von Handelsströmen, sondern auch Knotenpunkte in internationalen Netzen der Wertschöpfung und Lieferketten sowie für regionale Handelsströme sind, und zwar gemeinsam mit Schienen-, Straßen- und Luftverkehrsverbindungen, die in Bezug auf Sicherheit, Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit dasselbe Maß an Aufmerksamkeit verdienen;
 - 1. betont die Rolle der europäischen Häfen als Einrichtungen der kritischen Infrastruktur bei den Bemühungen der EU um die Stärkung der Krisenfestigkeit der Lieferketten, insbesondere in Schlüsselbereichen im Zusammenhang mit dem ökologischen und dem digitalen Wandel und bei der Erhöhung der Energieversorgungssicherheit; hebt hervor, dass Häfen während der Pandemie eine entscheidende Rolle dabei gespielt haben, die Kontinuität der Notversorgungsketten sicherzustellen;
 - 2. betont, dass Häfen angesichts des neuen geopolitischen Umfelds infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine bei der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit von Handelsrouten und Lieferketten und der Einrichtung neuer alternativer Routen, einschließlich humanitärer Korridore und Solidaritätskorridore, eine wesentliche Rolle spielen, auch indem Widerstandsfähigkeit durch eine Diversifizierung zustande kommt; hebt ferner hervor, dass die europäischen Häfen für die Sicherung der Energieversorgung und die Verringerung der Energieabhängigkeit von Russland von entscheidender Bedeutung sind und auf kurze Sicht zur erneuten Stärkung Europas beitragen werden, indem sie den Ausbau alternativer Routen für die Gasversorgung befördern und die Kapazität zur Gasspeicherung erhöhen; betont gleichzeitig, dass Häfen eine wichtige Rolle bei der Ökologisierung von Verkehr, Industrie und Energie spielen werden;
 - 3. weist darauf hin, dass die an Russland angrenzenden Mitgliedstaaten vor neuen logistischen Herausforderungen stehen und die EU den Häfen in diesen Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit widmen sollte, da gut funktionierende Häfen für die Bewältigung dieser Herausforderungen von entscheidender Bedeutung sind;
 - 4. betont, dass Häfen zwar ein wichtiger Wachstumsmotor sind, aber auch eine strategische Schwachstelle sein können, der auf EU-Ebene besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss;

5. stellt fest, dass die europäischen Häfen die regionale Wirtschaft und Gesellschaft beeinflussen und einem hohen Sicherheitsrisiko ausgesetzt sind; betont, dass die europäischen Häfen als für die Mitgliedstaaten kritische Einrichtungen besonders geschützt werden sollten;
6. hält es für geboten, die europäischen Häfen auszubauen, um das Ziel der EU, auf einen auf Regeln beruhenden internationalen Handel hinzuarbeiten, der Wachstum und Wohlstand weltweit zugute kommt, weiterzuverfolgen;
7. betont, dass eine offene, faire, nachhaltige und entschlossene Handelspolitik der EU in Verbindung mit ambitionierten und ausgewogenen Handelsabkommen unabdingbar für die Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz europäischer Häfen und für Wachstum, Arbeitsplätze und gesellschaftlichen Wohlstand in Europa ist; hebt hervor, dass die Wettbewerbsfähigkeit Europas auf lange Sicht auf weltweit gültige, auf Regeln beruhende gleiche Ausgangsbedingungen angewiesen ist;
8. weist darauf hin, dass die maritimen Produktionskapazitäten Europas für die maritime strategische Autonomie der EU, für Innovation und nachhaltiges Wachstum sowie für die Bestrebungen der EU, beim zweifachen ökologischen und digitalen Wandel eine Führungsrolle zu übernehmen, von wesentlicher Bedeutung sind; ist der Ansicht, dass die EU-Verordnung über drittstaatliche Subventionen sowie autonome Instrumente maßgeblich dafür sind, dass die Basis der europäischen maritimen Industrie erhalten und gefördert werden kann;
9. weist darauf hin, dass die EU einen Ausgleich zwischen der Mobilisierung drittstaatlicher Investitionen und dem Schutz ihrer kritischen Infrastruktur, einschließlich der Integrität ihrer Häfen, erzielen muss;
10. stellt fest, dass der Betrieb und der weitere Ausbau der europäischen Häfen komplexe Themen sind, die ein geeignetes Konzept für mehrere funktionale Dimensionen erfordern, und zwar nicht nur in Bezug auf Infra- oder Suprastruktur, sondern in erster Linie mit Blick auf Handelsbeziehungen, Sicherheit und IT-Systeme;
11. betont, dass eine kohärente europäische Strategie für Häfen von entscheidender Bedeutung ist, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen; spricht sich für eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den europäischen Häfen und die Beseitigung schädlicher Praktiken wie dem Ansetzen zu niedriger Preise aus;
12. ist besorgt über einen möglichen unlauteren Wettbewerb von Häfen außerhalb der EU, da sie von der Anwendung des Emissionshandelssystems im europäischen Seeverkehr ausgenommen sind;
13. stellt fest, dass die Umsetzung aktueller oder noch ausstehender Rechtsvorschriften der EU, unter anderem im Bereich des Handels, eine wirksame Durchsetzung durch die EU und ihre Mitgliedstaaten sowie nachhaltige Investitionen und Schulungen für Hafentreiber und Behörden erfordert, auch in Bezug auf Verpflichtungen, die sich aus dem Paket „Fit für 55“ ergeben, oder um die Häfen der EU in die Lage zu versetzen, eine bedeutsame Rolle beim ökologischen Wandel zu spielen und die Nachfrage in Schlüsselbereichen wie Wasserstoffzufuhren zu decken; weist erneut darauf hin, wie wichtig weltweit gleiche Ausgangsbedingungen in diesem Schlüsselbereich sind;

14. betont, dass ausreichende Ressourcen für die Grenz- und Zollkontrollbehörden bereitgestellt werden müssen, damit sie die EU-Rechtsvorschriften besser durchsetzen können;
15. weist darauf hin, dass die EU bis zum Jahr 2030 10 Millionen Tonnen grünen Wasserstoffs einführen möchte und dass dieses Ziel nur erreicht werden kann, wenn die europäische Strategie für Häfen eine umfassende Strategie für Einfuhr, Koordinierung und Infrastrukturentwicklung umfasst, die rasch festgelegt werden sollte; weist darauf hin, dass sich die europäischen Häfen mit dem europäischen Grünen Deal und den aktualisierten Energiestrategien zu zentralen Energieknotenpunkten entwickeln und dass diese neue Rolle bei künftigen Finanzierungsstrategien und Infrastrukturentwicklungen anerkannt und angemessen hervorgehoben werden muss;
16. hält außerdem EU-Programme für erforderlich, um Häfen als Knotenpunkte im Einklang mit der Fazilität „Connecting Europe“ zu unterstützen und den digitalen und den ökologischen Wandel in Bereichen wie Elektrifizierung, 5G-/6G-Investitionen und Wasserstoff voranzubringen;
17. hebt hervor, dass Außenhandel und Investitionen aus dem Ausland in bestimmten Fällen Sicherheitsschwachstellen verursachen können, und zwar insbesondere bei ausländischen Beteiligungen, ausländischer Kontrolle oder dem Zugang des Auslands zu kritischer Infrastruktur in der EU, auch zu europäischen Häfen; weist in diesem Zusammenhang auf die Besonderheiten einiger Häfen hin, die nicht nur logistische Infrastruktur bereitstellen, sondern auch zum europäischen Verteidigungssystem beitragen; fordert erhöhte Wachsamkeit und eine stärkere Koordinierung auf EU-Ebene, auch im Hinblick auf die Erleichterung des Informationsaustauschs und die einschlägigen Sicherheitsleitlinien für nationale und private Betreiber; fordert die nationalen Behörden der EU-Mitgliedstaaten auf, dem Schutz kritischer Infrastruktureinrichtungen hohe Priorität einzuräumen;
18. ist der Ansicht, dass ausländische Investitionen in wesentliche und kritische Infrastrukturen, die eine effektive Beteiligung an oder die (direkte oder indirekte) Kontrolle der Verwaltung des Hafens ermöglichen könnten, sorgfältig geprüft werden sollten; betont, dass ausländische Investitionen von staatlich unterstützten Unternehmen oder staatliche Subventionen in jeder Form, die eine effektive Beteiligung an oder eine direkte oder indirekte Kontrolle über die Verwaltung von Häfen ermöglichen, abgewendet werden sollten; ist der Ansicht, dass es zur Stärkung der Widerstandsfähigkeit Europas eines gleichberechtigten Wettbewerbs bedarf und dass gleiche Wettbewerbsbedingungen und die Wettbewerbsfähigkeit Europas nicht durch verzerrende ausländische Subventionen für europäische Häfen untergraben werden dürfen;
19. hebt hervor, dass chinesische staatseigene Unternehmen versuchen, Mehrheits- oder Kontrollbeteiligungen an mehreren europäischen Häfen zu erwerben, wobei Schätzungen zufolge derzeit die vollständige oder teilweise Kontrolle über 14 Häfen in der Europäischen Union und über 10 % der europäischen Schifffahrtstätigkeiten angestrebt wird; weist warnend darauf hin, dass dies nicht nur aus reinem wirtschaftlichen Interesse erfolgt, sondern dass diese Investitionen zudem Teil der sogenannten „internationalen Meerespolitik“ der chinesischen Regierung sind, die sich politisch in der Initiative „Neue Seidenstraße“ niederschlägt – eine Strategie, die darauf

abzielt, Einfluss auf wichtige europäische maritime Infrastruktureinrichtungen zu erlangen –, und dass es sich hierbei in Anbetracht des derzeitigen geopolitischen Wettbewerbs eindeutig um eine zentrale Angelegenheit der wirtschaftlichen Sicherheit handelt; ist davon überzeugt, dass die bilateralen Handels- und Investitionsbeziehungen zwischen der EU und China von strategischer Bedeutung sind, strategische Herausforderungen bergen und auf Regeln beruhen sollten, wobei das multilaterale Handelssystem und das Prinzip der Gegenseitigkeit im Mittelpunkt stehen sollten und Europa seine kritische Infrastruktur unzweideutig selbst kontrollieren sollte; betont in diesem Zusammenhang die Erwartung, dass China ambitionierte WTO-Reformen unterstützt; besteht auf mehr Gegenseitigkeit und spricht sich für entschiedene Maßnahmen der EU gegen unlautere chinesische Regelungen und Praktiken aus;

20. fordert die nationalen Hafenbehörden, die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, ein geeignetes Format für die strategische Zusammenarbeit zwischen den europäischen Häfen zu entwickeln, um das Risiko zu minimieren, dass sie von Dritten gegeneinander ausgespielt werden;
21. weist auf das Kabotageverbot für europäische Schiffe zwischen chinesischen Häfen und zwischen US-Häfen hin und fordert eine verstärkte Gegenseitigkeit und die Einrichtung eines EU-weiten Mechanismus zur Überprüfung der Gegenseitigkeit, der es der EU ermöglichen würde, den Grad der Offenheit ausländischer Märkte für europäische Verlader zu bestimmen;
22. weist erneut darauf hin, dass die Unabhängigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit europäischer Häfen sowie weiterer handelsrelevanter kritischer Infrastruktureinrichtungen im Einklang mit dem Paradigma der EU zur Risikominderung integraler Bestandteil der europäischen Strategie für wirtschaftliche Sicherheit sein müssen¹;
23. betont, dass eine europäische Strategie für Häfen Maßnahmen umfassen muss, mit denen verhindert wird, dass ein Oligopol aus Linienreedereien sowohl die Onshore- als auch die Offshore-Logistik dominiert, und dass die derzeitige steuerliche Vorzugsbehandlung für Linienreedereien im Interesse eines fairen Wettbewerbs und gleicher Wettbewerbsbedingungen unverzüglich beendet werden muss; stellt fest, dass eine solche Vorzugsbehandlung diesen Unternehmen eine Marktmacht verliehen hat, die es ihnen ermöglicht, andere Segmente der Logistikbranche für sich zu erschließen, und dass marktbeherrschende Unternehmen in der Containerschifffahrt aufgrund dieser Unterschiede in den Wettbewerbs- und Steuervorschriften ungebührlichen Einfluss auf die Hafen- und Hinterlandlogistik ausüben können;
24. hebt die strategische Bedeutung und das wirtschaftliche Potenzial der Arktis hervor und betont daher, dass die EU ihr Verständnis der maritimen Wirtschaft der Arktis verbessern und neue Investitionen in dieser Region mobilisieren muss;

¹ [Gemeinsame Mitteilung](#) der Europäischen Kommission und des Hohen Vertreters vom 20. Juni 2023 über eine „Europäische Strategie für wirtschaftliche Sicherheit“ (JOIN(2023)0020).

25. fordert, dass Schiffen, deren letzter oder nächster Anlaufhafen in der Russischen Föderation liegt, der Zugang zu sämtlichen Häfen der EU verweigert wird, es sei denn, es liegen dringliche und gerechtfertigte humanitäre Gründe vor;
26. weist darauf hin, dass in der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen² auf Risiken für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung eingegangen wird, die sich aus Investitionen aus Drittstaaten, einschließlich der Investitionen in europäische Häfen, ergeben;
27. sieht der bevorstehenden Überarbeitung der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen erwartungsvoll entgegen; legt der Kommission nahe, einen ehrgeizigen Legislativvorschlag vorzulegen, in dessen Rahmen alle Schlupflöcher, die bei der Umsetzung der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen entstanden sind, in geeigneter Weise angegangen werden, auch in Bezug auf kritische europäische Infrastrukturen; fordert ein gestärktes Instrument mit größerer Kohärenz in Bezug auf die Definitionen, den Anwendungsbereich und die verfahrenstechnischen Aspekte der nationalen Überprüfungsmechanismen; empfiehlt den Mitgliedstaaten, die noch keine nationalen Überprüfungsmechanismen angenommen haben, dies unverzüglich zu tun; ist der Ansicht, dass Bewertungen auf der Grundlage der Verordnung über die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens und unter Wahrung der Vertraulichkeit während des Überprüfungsprozesses durchgeführt werden sollten, um Rechtssicherheit für potenzielle Investoren und Interessenträger zu gewährleisten und die Attraktivität Europas für neue Investitionen zu wahren;
28. hebt die wichtige Rolle hervor, die Global Gateway bei der Stärkung des Netzes europäischer Häfen mit Drittländern spielen könnte, indem es den Handel erleichtert und Investitionsmöglichkeiten erweitert, wodurch für beide Seiten vorteilhafte Partnerschaften geschaffen und nachhaltige Wertschöpfungsketten gefördert werden; weist auf die Rolle der Wirtschaftsdiplomatie einschließlich ihrer parlamentarischen Dimension hin, wenn es gilt, solche europäischen Leitinitiativen zu fördern und internationale Partnerschaften für einen belastbaren, nachhaltigen und diversifizierten Handel zu stärken;
29. betont in diesem Zusammenhang, dass diese Strategie auch zur Stärkung der Partnerländer und insbesondere ihrer Unabhängigkeit in Bezug auf kritische strategische Infrastrukturen beitragen muss, um zu verhindern, dass diese Infrastrukturen von ausländischen Investoren mit unklaren Zielen kontrolliert werden;
30. betont erneut, dass es wichtig ist, die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Häfen sicherzustellen, einschließlich der damit verbundenen technologischen Innovationen und Kompetenzen für die Handelspolitik der EU; vertritt die Auffassung, dass eine umfassende europäische Strategie für Häfen für Kohärenz, Stabilität und Berechenbarkeit in einem strategischen Wachstumsbereich sorgen und das Entwicklungspotenzial europäischer Betreiber, Schiffsbauer und Seeleute fördern muss; ist davon überzeugt, dass eine solche Strategie im Einklang mit der Mitteilung der

² [Verordnung \(EU\) 2019/452](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union (ABl. L 79I vom 21.3.2019, S. 1).

Kommission über wirtschaftliche Sicherheit stünde und die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten stärken würde, indem sie neben der Angebots- und Nachfragedimension der Wertschöpfungsketten für kritische Infrastrukturen auch die innere Stärke erhöhen würde;

31. betont die große Bedeutung eines gesunden, wettbewerbsfähigen und diversifizierten maritimen und logistischen Umfelds für Häfen; weist jedoch auf die zunehmende Marktmacht einer kleinen Zahl von Interessenträgern, insbesondere von Linienreedereien, hin, durch die gleiche Wettbewerbsbedingungen und das faire Machtgleichgewicht zwischen den verschiedenen Akteuren des Hafenumfelds beeinträchtigt werden könnte; hält in diesem Zusammenhang einen wirksamen und zeitnahen Dialog zwischen Häfen und anderen Akteuren der Logistik für geboten, um gut funktionierende Lieferketten zu gewährleisten und zu verhindern, dass Vermögenswerte verloren gehen;
32. betont, dass die ukrainischen Häfen und Terminals bereits heute als ein integraler Bestandteil des europäischen Hafen- und Handelssystems betrachtet werden müssen; begrüßt die Unterstützung, die die europäischen Betreiber dieser Häfen ihren Mitarbeitern vor Ort seit Beginn des Krieges gewähren; weist auf die großen finanziellen Herausforderungen hin, mit denen diese Betreiber derzeit aufgrund des rechtswidrigen Krieges Russlands in der Ukraine konfrontiert sind; ist der Ansicht, dass diese Häfen und Terminals beim Wiederaufbau des Landes eine zentrale Rolle spielen können und sollten;
33. hält es in diesem Zusammenhang für geboten, die Rolle der europäischen Häfen bei der Erleichterung des Transits von Getreide aus der Ukraine zu stärken, um die Festlandrouten zu entlasten und so dazu beizutragen, dass ukrainisches Getreide in die Drittländer gelangt, die es benötigen;
34. betont, dass es wichtig ist, die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Häfen zu wahren und eine realistische Bewertung der legislativen Maßnahmen sicherzustellen, die eine Verlagerung von Geschäftsaktivitäten und einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit zugunsten von Häfen außerhalb der EU zur Folge haben können; ist der Ansicht, dass die europäischen Häfen – auch auf EU-Ebene – weiter gestärkt werden müssen, damit sie ihre kritische und wesentliche Rolle als Zugangstore für Handel und als Partner bei der Energiewende wahrnehmen können;
35. hebt das wichtige Instrumentarium autonomer Rechtsinstrumente hervor, das der EU und ihren Mitgliedstaaten zur Verfügung steht, um die Integrität ihrer Häfen zu sichern;
36. ist der Ansicht, dass eine gut funktionierende Zollunion von grundlegender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit der EU ist; vertritt die Auffassung, dass eine reformierte und gestärkte Zollunion mit einem gemeinsamen Zollkodex die Integrität des Binnenmarkts wahren und dazu beitragen wird, die Wettbewerbsfähigkeit der EU beim doppelten ökologischen und digitalen Wandel zu erhalten und unlauteren Wettbewerb zwischen europäischen Häfen zu verhindern;

37. weist nachdrücklich darauf hin, dass Unterschiede beim Zollverfahren am Ort des Eingangs in die Zollunion der EU häufig die Handelsströme verzerren und die Integrität des europäischen Binnenmarkts dadurch gefährdet wird;
38. betont, dass es wichtig ist, dass Zollkontrollen in allen europäischen Häfen in abgestimmter Weise erfolgen, um eine unterschiedliche Anwendung von Hygiene- oder Sorgfaltsstandards zu verhindern; besteht darauf, dass die Kommission im Wege eines direkten einheitlichen Zollkontrollmechanismus in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten und in voller Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip sicherstellt, dass die Zollkontrollen in der gesamten EU denselben Standards entsprechen.

ANLAGE: AUFLISTUNG DER EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DER VERFASSER DER STELLUNGNAHME BEITRÄGE ERHALTEN HAT

Der Verfasser der Stellungnahme hat bei der Vorbereitung der Stellungnahme bis zu deren Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten:

Einrichtungen und/oder Personen
European Sea Ports Organisation (Organisation Europäischer Seehäfen)
Europäischer Verband der privaten Hafenbetreiber

Die Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung des Verfassers der Stellungnahme erstellt.

ANGABEN ZUR ANNAHME IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

Datum der Annahme	28.11.2023
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 34 -: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

34	+
ECR	Geert Bourgeois, Michiel Hoogeveen, Jan Zahradil
NI	Tiziana Beghin, Carles Puigdemont i Casamajó
PPE	Anna-Michelle Asimakopoulou, Daniel Caspary, Danuta Maria Hübner, Martine Kemp, Gabriel Mato, Ralf Seekatz, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Juan Ignacio Zoido Alvarez
Renew	Barry Andrews, Karin Karlsbro, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Marie-Pierre Vedrenne
S&D	Paolo De Castro, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Javier Moreno Sánchez, Inma Rodríguez-Piñero, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt
The Left	Emmanuel Maurel, Helmut Scholz
Verts/ALE	Saskia Bricmont, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Sara Matthieu

0	-

0	0

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung