



AZ EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság*

---

**2011/0274(COD)**

20.6.2012

# VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Regionális Fejlesztési Bizottság részére

a Kohéziós Alapról és az 1084/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2011)0612/2 – C7-0325/2011 – 2011/0274(COD))

Előadó: Michael Cramer

PA\_Legam

## RÖVID INDOKOLÁS

### *A Bizottság javaslata*

A rendelet megállapítja a Kohéziós Alapra vonatkozó rendelkezéseket és hatályon kívül helyezi az 1084/2006/EK rendeletet. A Kohéziós Alap azoknak a tagállamoknak nyújt támogatást, amelyekben az egy főre jutó GNI nem éri el az EU-27 átlagának 90%-át; a források a TEN-T közlekedési hálózattal és a környezettel, valamint környezetbarát energiaprojektekkel kapcsolatos beruházásokhoz állnak rendelkezésre. A transzeurópai közlekedési hálózatokkal (TEN-T) és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel (CEF) való összhang biztosítása érdekében a javaslat a Kohéziós Alap 2014–2020 közötti előirányzataiból 10 milliárd euró elkülönítését irányozza elő közlekedési törzshálózatok finanszírozására az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében.

### *Az előadó véleménye*

Az előadó támogatja a Bizottság javaslatát, de szót emel az EU 2020-ban foglalt céloknak az uniós strukturális eszközökbe való megfelelőbb integrálásáért, különösen a finanszírozási prioritások tekintetében. Emellett elengedhetetlen, hogy ez a rendelet összhangban álljon a transzeurópai közlekedési hálózatokról (TEN-T) és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel (CEF) szóló rendeletekkel.

Az előadó eredményorientált megközelítéssel ért egyet, és támogatja az (előzetes) feltételrendszer alkalmazását, amikor sor kerül a fenntarthatóbb és hatékonyabb közlekedésre és mobilitásra történő átállásra, illetve amikor biztonságról, zajcsökkentésről, a környezetvédelemmel kapcsolatos jogalkotásról és az éghajlat, valamint a biológiai sokféleség védelméről van szó.

A közlekedési ágazat okozza az összes CO<sub>2</sub>-kibocsátás megközelítőleg 24%-át, és 1994 óta az ágazat kibocsátása 34%-kal nőtt. Tekintetbe véve azt, hogy mennyi idő szükséges nagyszabású infrastrukturális projektek megtervezéséhez és kivitelezéséhez, az elkövetkező években végrehajtott beruházások meg fogják határozni a következő évtizedek közlekedését és mobilitását. Ahhoz, hogy biztosítani lehessen az uniós polgárok következő generációi számára a minőségi életszínvonalat, az európai projekteknek olyan fenntartható módozatokat kell támogatniuk, amelyek a gyaloglást, a kerékpározást, a közös autóhasználatot, a telekocsizást és a tömegközlekedést összekapcsoló mobilitási láncokra helyezi a hangsúlyt, és amelyek elég rugalmasak az új megoldások befogadása tekintetében.

Mivel a Kohéziós Alap és az ERFA biztosítja az uniós közlekedés finanszírozásához a fő forrást, döntő fontosságú az uniós finanszírozási prioritások saját kereteiken belüli átrendezése, valamint az intelligens és fenntartható beruházások középpontba helyezése, hogy a jövőben elkerülhető vagy legalábbis csökkenthető legyen minden fajta ezekkel kapcsolatos külső költség. Ezzel a régiók, a tagállamok és az EU szintjén csökkenni fog a jövőbeni közszférabeli költségvetések terhelése. Európa már nem engedheti meg magának rendkívül költséges és elhúzódó, nagyszabású projektek támogatását. Az EU-nak „a gondolkozz nagyban” helyett el kell kezdenie „okosan cselekedni”.

E tekintetben kulcsfontosságú az európai hozzáadott érték, és az előadó úgy látja, hogy a strukturális támogatás középpontjában az intermodalitásnak, a szűk keresztmetszetek felszámolásának, a hiányzó határon átnyúló kapcsolódások pótlásának, továbbá a környezet biztonságával és védelmével, az éghajlattal és a biológiai sokféleséggel kapcsolatos jogszabályok betartatásának kell állnia. Ehhez jobb környezeti hatásvizsgálatokra és világos előzetes kritériumokra van szükség a kedvezményezettek ösztönzése érdekében és azért, hogy újragondolják politikáikat nemzeti, regionális és uniós szinten.

Ezt a szempontot tükrözik az alábbi módosítások.

## MÓDOSÍTÁSOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felkéri a Regionális Fejlesztési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele az alábbi módosításokat:

### Módosítás 1

#### Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) a Szerződés 174. cikkének rendelkezése szerint az Unió úgy alakítja és folytatja tevékenységét, hogy az a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítését eredményezze. A Kohéziós Alap ezért pénzügyi hozzájárulást nyújt a környezetvédelmi projektekhez, valamint a közlekedési infrastruktúra területén belül a transzeurópai hálózatokhoz kapcsolódó projektekhez.

*Módosítás*

(1) a Szerződés 174. cikkének rendelkezése szerint az Unió úgy alakítja és folytatja tevékenységét, hogy az a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítését eredményezze. A Kohéziós Alap ezért pénzügyi hozzájárulást **és európai többletértéket** nyújt a környezetvédelmi projektekhez, valamint a közlekedési infrastruktúra területén belül a transzeurópai hálózatokhoz kapcsolódó projektekhez.

### Módosítás 2

#### Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A Kohéziós Alap által finanszírozott transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos projekteknek meg kell felelniük a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós

*Módosítás*

(4) A Kohéziós Alap által finanszírozott transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos projekteknek meg kell felelniük a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós

iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat iránymutatásainak<sup>9</sup>. Az erőfeszítések összpontosítása érdekében az említett határozatban meghatározott közös érdekű projektek számára elsőbbséget kell biztosítani.

iránymutatásokról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU európai parlamenti és tanácsi határozat iránymutatásainak<sup>9</sup>. Az erőfeszítések összpontosítása érdekében az említett határozatban meghatározott közös érdekű projektek számára – **pontos körvonalazásuk és legfőbb célkitűzéseik behatárolása után** – elsőbbséget kell biztosítani.

### Módosítás 3

#### Rendeletre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4a) A projektek megtervezése, kereteik kidolgozása és végrehajtása során elő kell írni a fogyatékkal élők általi megközelíthetőséget, ahogyan ez a fogyatékossggal élő személyek jogairól elfogadott ENSZ-egyezmény 9. cikkében szerepel.**

*Indokolás*

*Az Európai Unió és a tagállamok többsége aláírta a fogyatékossggal élő személyek jogairól elfogadott ENSZ-egyezményt, míg a többi államban az egyezmény ratifikálása folyamatban van. Ennél fogva aktívan el kell magunkat kötelezni a még fennálló akadályok elmozdítására, nem utolsósorban a kohéziós politikának köszönhető támogatások e célra történő használásával is.*

### Módosítás 4

#### Rendeletre irányuló javaslat 4 b preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4 b) Az uniós közlekedési ágazat az EU teljes szén-dioxid-kibocsátásának mintegy 24%-áért felelős, és 1990 óta kibocsátásai 34%-kal növekedtek<sup>1</sup>; a fenntartható mobilitás nagyobb támogatása felé való elmozdulás**

*elengedhetetlen a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” c. fehér könyvében<sup>2</sup>, illetve az erre vonatkozó 2011. december 15-i európai parlamenti állásfoglalásban<sup>3</sup> meghatározott célkitűzések eléréséhez;*

---

<sup>1</sup> lásd: Európai Környezetvédelmi Ügynökség (2009): 2009/9. sz. jelentés – Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2009. Az elért előrehaladás a kiotói célkitűzések tükrében.

<sup>2</sup> COM(2011)0144

<sup>3</sup> P7\_TA(2011)0584

## Módosítás 5

### Rendeletre irányuló javaslat 4 c preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(4 c) Mivel a vasfüggöny lebontása óta számos régióban egyre több helyen hiányoznak a határokon átnyúló, fenntartható kapcsolódási pontok (pl. a vasúti összeköttetésben), az Uniónak előtérbe kellene helyeznie olyan, különösen az új tagállamok közötti és a régebbieket velük összekötő, határokon átnyúló kapcsolódási pontok újjáélesztését, amelyek valódi európai hozzáadott értéket képviselnek, hozzájárulnak a környezet, az éghajlat és a biológiai sokféleség védelméhez, valamint javítják a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) elérhetőségét;*

**Módosítás 6**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**4 d preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4d) Az európai városokban személygépkocsival megtett utazások 90%-a kevesebb mint 6 km hosszú, ezért nagy lehetőség rejlik a gyaloglásra, kerékpározásra vagy tömegközlekedésre való modális váltásban;**

**Módosítás 7**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**4 e preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4 e) Feltétlenül új finanszírozási prioritásokra van szükség, mivel a múltban a Kohéziós Alap által támogatott közlekedési beruházások nagy része a közúti közlekedésre irányult; ugyanakkor az uniós közlekedési ágazatból adódó összes üvegházhatásúgáz-kibocsátás 72%-a a közúti közlekedésből származik<sup>1</sup>;**

---

<sup>1</sup> lásd: *Európai Környezetvédelmi Ügynökség (2011): 7/2001. sz. jelentés – TERM 2011: Az európai környezetvédelmi célkitűzések megvalósításának irányába tett előrehaladást mérő közlekedési mutatók*

**Módosítás 8**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**6 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(6) A Kohéziós Alap egyedi igényeinek kielégítése érdekében, valamint az Európa**

**(6) A Kohéziós Alap egyedi igényeinek kielégítése érdekében, valamint az Európa**

2020 stratégiával összhangban, amely szerint a kohéziós politikának támogatnia kell az intelligens, fenntartható és inkluzív **növekedés**<sup>11</sup> megvalósításának szükségességét, nélkülözhetetlen, hogy sor kerüljön a [...] /2012/EU [CPR] rendeletben meghatározott tematikus célkitűzéseken belül a beruházási prioritások megállapítására.

2020 stratégiával összhangban, amely szerint a kohéziós politikának **a külső költségek minimalizálása mellett** támogatnia kell **a területi kohézió elvét, valamint** az intelligens, fenntartható és inkluzív **növekedés**<sup>11</sup> megvalósításának szükségességét, nélkülözhetetlen, hogy sor kerüljön a [...] /2012/EU [CPR] rendeletben meghatározott tematikus célkitűzéseken belül a beruházási prioritások megállapítására.

## **Módosítás 9**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **6 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(6a) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 195. cikke kimondja, hogy az Unió, különösen az idegenforgalmi ágazatban működő uniós vállalkozások versenyképességének elősegítése révén, kiegészíti a tagállamoknak az idegenforgalmi ágazat terén folytatott tevékenységét;***

*Indokolás*

*A hatálybalépés óta az idegenforgalom az egyik olyan konkrétan meghatározott szakpolitikai terület, ahol az EU felléphet. Ezt a változást a jogszabályokban és a finanszírozási szabályokban is tükrözni kell.*

## **Módosítás 10**

### **Rendeletre irányuló javaslat**

#### **7 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(7) Még mielőtt a tagállamok megszövegezik operatív programjaikat, a programok végrehajtási menetének értékelésére közös mutatókat kell megállapítani.*** Ezeket a mutatókat programspecifikus mutatókkal kell

***(7) Az Európa 2020 stratégián alapuló eredményorientált megközelítéssel összhangban a programok előrehaladásának értékelésére alkalmas közös mutatókat kell létrehozni még azt megelőzően, hogy a tagállamok az***



kiegészíteni.

*operatív programjaikat elkészítenék.*  
Ezeket a mutatókat programspecifikus mutatókkal kell kiegészíteni.

**Módosítás 11**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(a) a környezeti beruházásokat, beleértve a fenntartható fejlődéssel és *az* energiával összefüggő területeket, amelyek környezeti előnyökkel járnak;

*Módosítás*

(a) a környezeti beruházásokat, beleértve a fenntartható fejlődéssel, *a fenntartható idegenforgalommal* és *a megújuló* energiával összefüggő területeket, amelyek környezeti előnyökkel járnak;

**Módosítás 12**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – a pont – v alpont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(v) alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó stratégiák támogatása a városi területeken,

*Módosítás*

(v) alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó stratégiák támogatása a *regionális, helyi vidéki és* városi területeken, *különösen a fenntartható intermodális közlekedés és mobilitás vonatkozásában;*

**Módosítás 13**  
**Rendeletre irányuló javaslat**  
**3 cikk – d pont – bevezető rész**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(e) a fenntartható *közlekedés támogatása* és a *szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú* hálózati *infrastruktúrákból az alábbiak segítségével:*

*Módosítás*

(e) a fenntartható, *biztonságos és ökohatékony közlekedést és mobilitást célul kitűző hatékony komodalitás elősegítése, mindeközben a meglévő infrastruktúra javítására, a határokat átszelő összeköttetések esetében a hiányzó kapcsolódások pótlására és a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrák –*

*többek között a regionális, a helyi, a vidéki és a városi területek kapcsolódásai – előtti akadályok elhárítására összpontosítva.*

#### Módosítás 14

##### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – d pont – i alpont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(i) a **multimodális** egységes európai közlekedési térség támogatása a transzeurópai közlekedési hálózatba történő beruházás révén,

*Módosítás*

(i) a **fenntartható, biztonságos és hatékony komodális** egységes európai közlekedési térség támogatása a transzeurópai közlekedési hálózatba történő beruházás révén, **mindeközben azon tagállamok integrációjára összpontosítva, amelyek 2004. május 1-jén vagy azt követően csatlakoztak az Európai Unióhoz, illetve a szolidaritáson és a területi kohézió alapuló infrastrukturális igényeikre;**

#### Módosítás 15

##### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – d pont – ii alpont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(ii) **környezetbarát és alacsony széndioxid-kibocsátású közlekedési rendszerek kifejlesztése, amelybe beletartozik a fenntartható városi mobilitás támogatása is,**

*Módosítás*

(ii) **az energiahatékonyság javítása a közlekedési ágazatban, fenntartható, biztonságos intelligens és interoperábilis közlekedést és mobilitást célul kitűző hatékony komodalitás kifejlesztése; a tömegközlekedést, a gyaloglást, a kerékpározást, a közös autóhasználatot és a telekocsizást magában foglaló, hozzáférhető intermodális közlekedési láncok előmozdításának kiemelésével; e fellépésekhez nyújtott támogatás az érintett városi térség esetében a fenntartható városi mobilitási terv elfogadásától függ;**

## Módosítás 16

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – d pont – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

iii) átfogó, magas szintű és interoperábilis vasúti rendszerek kifejlesztése,

*Módosítás*

iii) ***a közlekedés optimális fejlesztésének előmozdítása intelligens és hozzáférhető közlekedési rendszerek megvalósítása , például átfogó, magas szintű és interoperábilis vasúti rendszerek kifejlesztése révén, különösen az ERTMS telepítése és a vasúti teherszállításból származó zaj forrásnál történő csökkentése mellett, környezetbarát buszszolgáltatások és a fenntartható vízi közlekedés támogatása;***

## Módosítás 17

### Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – e a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(ea) a Bizottság (MOVE és REGI főigazgatóságok) koordináló szerepének megerősítése a hatékonyabb finanszírozás elősegítése és a Kohéziós Alap teljes potenciáljának serkentése érdekében;***

## Módosítás 18

### Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***A rendelet mellékletében meghatározott közös mutatókat szükség esetén, és a [...]/2012/EU [CPR] rendelet 24. cikke (3) bekezdésének megfelelően kell alkalmazni.*** A közös mutatók esetében a kiindulási mutatókat nullában kell meghatározni, és a kumulatív célértékeket

*Módosítás*

***A Bizottság továbbfejleszti a közös mutatók jegyzékét, figyelembe véve többek között a külső költségek minimalizálását, az éghajlatvédelmet, a balesetek, a légszennyezés és a zajszint csökkentését, a(z) [...]/2012/EU rendelet [CPR] 24. cikke (3) bekezdésében foglaltaknak,***

2022-re kell rögzíteni.

*továbbá az „Egységes közlekedési térség menetrendje” című európai parlamenti állásfoglalásban [2011/2096(INI)] meghatározott rendelkezéseknek megfelelően. A közös mutatók esetében a kiindulási mutatókat nullában kell meghatározni, és a kumulatív célértékeket 2022-re kell rögzíteni.*

## **Módosítás 19**

### **Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 3 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

3. A programspecifikus eredménymutatók esetében a kiindulási mutatók meghatározására a legutolsó rendelkezésre álló adatot kell használni, a célértéket pedig 2022-re kell meghatározni, **amely** minőségi és mennyiségi tekintetben **is kifejezhető**.

*Módosítás*

3. A programspecifikus eredménymutatók esetében a kiindulási mutatók meghatározására a legutolsó rendelkezésre álló adatot kell használni, a célértéket pedig 2022-re kell meghatározni, **amelyet egyaránt ki kell fejezni**.

## **Módosítás 20**

### **Rendeletre irányuló javaslat 6 a cikk (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**6a. cikk**

**Értékelés**

***Legkésőbb 2017. december 31-ig a Bizottság értékelő jelentést nyújt be a Parlamentnek az e rendeletben kitűzött célok megvalósulásáról.***

## **Módosítás 21**

### **Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 b bekezdés (új)**

***A programidőszak lejárta után legkésőbb két évvel a Bizottság elvégzi a hatások és az uniós hozzáadott érték utólagos értékelését, és az értékelésről szóló jelentést megküldi az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága számára.***

## Indokolás

*A közös rendelkezésekről szóló rendelet (CPR) 50. cikkének megvalósítása.*

**Módosítás 22****Rendeletre irányuló javaslat  
Melléklet – 6 sor**

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Szennyvíztisztítás	lakosegyenérték	<b><i>Jobb vízellátásban részesülő további népesség</i></b>
<i>A Parlament módosítása</i>		
Szennyvíztisztítás	lakosegyenérték	<b><i>További szennyvízkezelési kapacitás</i></b>

**Módosítás 23****Rendeletre irányuló javaslat  
Melléklet – 13 sor**

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Természet és a biológiai sokféleség	hektár	<b><i>Jobb védeltségi helyzetű élőhelyek területe</i></b>
<i>A Parlament módosítása</i>		
Természet és a biológiai sokféleség	hektár	<b><i>A helyreállított élőhelyek területe</i></b>

## Módosítás 24

### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 22a sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Vasút	km	Az új vasútvonal teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített vasútvonal teljes hossza
<i>A Parlament módosítása</i>		
Vasút	km	Az új vasútvonal teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített vasútvonal teljes hossza
	<i>szám</i>	<i>Határokon átnyúló új, felújított vagy korszerűsített szakaszok</i>

## Módosítás 25

### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 22 b+22c sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
<b>Közlekedés</b>		
Vasút	km	Az új vasútvonal teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített vasútvonal teljes hossza
<i>A Parlament módosítása</i>		
<b>Közlekedés</b>		
Vasút	km	Az új vasútvonal teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített vasútvonal teljes hossza

	<i>tonna / km</i>	<i>A tehervonaton szállított áru mennyiségének növekedése</i>
	<i>utas / km</i>	<i>A vasúton szállított utasok számának növekedése</i>

## Módosítás 26

### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 22d sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
<b>Közlekedés</b>		
Vasút	km	Az új vasútvonal teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített vasútvonal teljes hossza
<i>A Parlament módosítása</i>		
<b>Közlekedés</b>		
Vasút	km	Az új vasútvonal teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített vasútvonal teljes hossza
	<i>km</i>	<i>Az ERTMS-sel felszerelt vasútvonal teljes hossza</i>

## Módosítás 27

### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 24a sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Utak	km	Az újonnan épített utak teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített utak teljes hossza

<i>A Parlament módosítása</i>		
Utak	km	Az újonnan épített utak teljes hossza
	km	A felújított vagy korszerűsített utak teljes hossza
	<i>szám</i>	<i>határokon átnyúló új, felújított vagy korszerűsített szakaszok</i>

### Módosítás 28

#### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 25a sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Városi közlekedés	utas út	A támogatott városi tömegközlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok utazásai számának növekedése
<i>A Parlament módosítása</i>		
Városi közlekedés	utas út	A támogatott városi tömegközlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok utazásai számának növekedése
	<i>százalék</i>	<i>A tömegközlekedés, a nem motorizált mobilitás (gyalogos/kerékpáros közlekedés) közlekedési teljesítményen belüli részarányának változása</i>

### Módosítás 29

#### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 25b sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Városi közlekedés	utas út	A támogatott városi



		tömegközlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok utazásai számának növekedése
<i>A Parlament módosítása</i>		
Városi közlekedés	utas út	A támogatott városi tömegközlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok utazásai számának növekedése
	<b><i>nagyobb ökohatékonyságú járművek</i></b>	<b><i>A városi közlekedés ökohatékonyságának javításához kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése és a járművek számának a növekedése</i></b>

### Módosítás 30

#### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 26a sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
Belföldi vízi utak	tonna-km	A fejlesztett belvízi hajóutakon szállított szállítmány növekedése
<i>A Parlament módosítása</i>		
Belföldi vízi utak	tonna-km	A fejlesztett belvízi hajóutakon szállított szállítmány növekedése
	<b><i>utas út</i></b>	<b><i>A belvízi hajóutakon a közlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok számának növekedése</i></b>

### Módosítás 31

#### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 26b sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
<i>A Parlament módosítása</i>		
<i>Éghajlati hatás</i>	<i>a CO2 egyenérték tonnájában kifejezve</i>	<i>Üvegházhatásúgáz-kibocsátás változása a közösen finanszírozott intézkedés(ek) eredményeképpen</i>

### Módosítás 32

#### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 26c sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
<i>A Parlament módosítása</i>		
<i>Idegenforgalom</i>	<i>EUR</i>	<i>A fenntartható és intelligens mobilitásba történő beruházások volumene</i>

### Módosítás 33

#### Rendeletre irányuló javaslat Melléklet – 26d, 26e, 26f sor (új)

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>		
<i>A Parlament módosítása</i>		
<i>Idegenforgalom</i>	<i>EUR</i>	<i>A csökkent mozgásképességű személyek idegenforgalmi szolgáltatásokhoz való hozzáféréseinek javítását</i>

		<i>célzó beruházások volumene</i>
	<i>EUR</i>	<i>A kerékpárút- hálózatokba történő beruházások volumene</i>
	<i>EUR</i>	<i>A természeti, kulturális, ipari és történelmi örökségbe való beruházások volumene</i>

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A Kohéziós Alap és az 1084/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezése	
<b>Hivatkozások</b>	COM(2011)0612 – C7-0325/2011 – 2011/0274(COD)	
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	REGI 25.10.2011	
<b>Véleményt nyilvánított</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 25.10.2011	
<b>Előadó</b> A kijelölés dátuma	Michael Cramer 24.11.2011	
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	28.2.2012	24.4.2012
<b>Az elfogadás dátuma</b>	19.6.2012	
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 34 –: 0 0: 4	
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk, (2) bekezdés)</b>	María Irigoyen Pérez	