



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 28 juli 2022
(OR. en)

11657/22

**Interinstitutioneel dossier:
2022/0420(COD)**

**TRANS 515
CODEC 1187
IA 122**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	27 juli 2022
aan:	het secretariaat-generaal van de Raad
nr. Comdoc.:	COM(2022) 384 final
Betreft:	Gewijzigd voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2022) 384 final.

Bijlage: COM(2022) 384 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)¹ voorziet in een Uniebreed multimodaal netwerk van spoorwegen, waterwegen en kortevaartroutes dat stedelijke knooppunten, zee- en binnenhavens, luchthavens en terminals ontsluit. Het netwerk biedt een solide basis voor de aanleg van de nodige verbindingen voor vlot personen- en goederenvervoer in en door Europa.

Om een antwoord te bieden op de toenemende uitdagingen voor onze generatie, zoals de klimaatverandering en de noodzaak om onze vervoersinfrastructuur veerkrachtiger te maken in het licht van de ernstige gevolgen van de COVID-19-pandemie, heeft de Commissie op 14 december 2021 een wetgevingsvoorstel tot herziening van de TEN-T-verordening van 2013² aangenomen. Conform de doelstellingen van de Europese Green Deal³ en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁴ wil zij het gebruik van duurzame vervoersmodi bevorderen en extra aandacht besteden aan multimodaliteit en interoperabiliteit tussen vervoerswijzen en knooppunten, alsook aan een betere integratie van stedelijke knooppunten in het TEN-T.

Sinds de goedkeuring van de herziene richtsnoeren staat de veerkracht van het Europese vervoersnetwerk opnieuw onder druk door de verwoestende gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Die oorlog heeft het geopolitieke landschap hertekend, waardoor we kwetsbaar zijn voor onvoorziene ontwrichtende gebeurtenissen buiten de grenzen van de Unie. De grote gevolgen ervan voor de wereldmarkten, bijvoorbeeld op de mondiale voedselzekerheid, hebben duidelijk gemaakt dat de interne markt en het vervoersnetwerk van de Unie bij het beleid een onlosmakelijk geheel vormen. Er is meer dan ooit behoefte aan betere verbindingen met de buurlanden van de EU.

In het licht van deze nieuwe geopolitieke context wordt in de mededeling van de Commissie van 12 mei 2022 over “solidariteitscorridors”⁵ gewezen op een aantal grote uitdagingen op het gebied van vervoersinfrastructuur die de EU en haar buurlanden moeten oplossen om de economie en het herstel van Oekraïne te ondersteunen, om ervoor te zorgen dat landbouw- en andere goederen hun weg vinden naar de EU en de wereldmarkten, en om de connectiviteit met Europa voor zowel in- als uitvoer aanzienlijk te verbeteren. Om de connectiviteit met de EU te verbeteren, werd in bovengenoemde mededeling voorgesteld om de uitbreiding van de Europese vervoerscorridors te bekijken.

De Commissie heeft de fundamenteën voor de uitbreiding van deze corridors reeds gelegd op 14 juli 2022, toen zij de herziene indicatieve kaarten voor het trans-Europese vervoersnetwerk in Oekraïne heeft goedgekeurd als onderdeel van haar beleid om het TEN-T uit te breiden tot/naar buurlanden⁶. Het doel van deze uitgebreide TEN-T-kaarten is de TEN-T-normen ook toe te passen op de netwerken van derde landen om naadloze verbindingen mogelijk te maken. Als dusdanig vormen zij tevens een solide basis voor buitenlandse investeringen in deze landen conform de Europese doelstellingen.

¹ PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1

² COM(2021) 812 final

³ COM(2019) 640 final

⁴ COM(2020) 789 final

⁵ COM(2022) 217 final

⁶ C(2022) 5056 final

Een ander probleem is de verschillende spoorwijdte van het Oekraïense net ten opzichte van de meeste EU-landen, hetgeen een aanzienlijke belemmering vormt voor de interoperabiliteit van het spoor. Producten die per spoor uit Oekraïne worden uitgevoerd, moeten nabij de EU-grenzen worden overgeladen, omdat de treinen die op het Oekraïense net rijden niet compatibel zijn met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. Het door de verschillende spoorwijdtes veroorzaakte interoperabiliteitsprobleem heeft ook de kwetsbaarheid van het spoornet binnen de EU aangetoond. Een aantal lidstaten hebben een spoorwegnet met een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte. Deze kwestie kwam niet aan bod in het wetgevingsvoorstel van 14 december 2021 tot herziening van de TEN-T-verordening, maar de recente ontwikkelingen in Oekraïne hebben duidelijk gemaakt dat dit probleem moet worden aangepakt.

Voorts verloopt 75 % van het binnenlands goederenvervoer nu over de weg. In de Green Deal wordt opgeroepen om een groot deel daarvan te verschuiven naar het spoor en de binnenwateren. De overslagtijd en -kosten die dat meebrengt, verzwakken de concurrentiepositie van het spoor en vormen een belemmering om deze doelstelling te bereiken. Een enorme toename van het vervoer per spoor zou ernstige bottlenecks aan de grenzen veroorzaken, zoals we vandaag aan de grens van Oekraïne kunnen zien, en zou dus ook de verwezenlijking van deze doelstelling in gevaar brengen.

Het TEN-T-netwerk strekt zich uit tot een aantal aangrenzende derde landen, met name Rusland en Belarus. Dit netwerk vormt de basis voor samenwerking tussen de EU en derde landen op het gebied van infrastructuur, onder meer om werk te maken van betere de grensoverschrijdende verbindingen met de EU. Gezien de Russische aanvalsoorlog in Oekraïne en de positie die Belarus in dit conflict heeft ingenomen, wordt een dergelijke samenwerking met Rusland en Belarus niet langer passend, noch in het belang van de EU geacht.

Bijgevolg voorziet dit gewijzigde voorstel in de volgende wijzigingen van het wetgevingsvoorstel van 14 december 2021:

- Als onmiddellijke reactie op de in de mededeling inzake de “solidariteitscorridors” gevraagde maatregelen, wordt voorgesteld vier Europese vervoerscorridors uit te breiden naar Oekraïne en Moldavië, op basis van de indicatieve kaarten van het kernnetwerk in die twee landen. Het gaat met name om een uitbreiding van de corridor Noordzee – Oostzee via Lviv en Kyiv tot Marioepol, de uitbreiding van de corridor Oostzee – Zwarte Zee – Egeïsche Zee tot Odessa via Lviv en Chisinau en een uitbreiding van de corridor Oostzee – Adriatische Zee en de corridor Rijn-Donau tot Lviv. Deze uitbreidingen van de corridors vergen een wijziging van bijlage III bij het voorstel van december 2021.
- Gezien de huidige geopolitieke context is een focus op een uitbreiding van het trans-Europese vervoersnetwerk in Rusland en Belarus niet langer valabel of wenselijk. Derhalve wordt voorgesteld de indicatieve kaarten van het trans-Europees vervoersnetwerk in Rusland en Belarus te schrappen uit bijlage IV. Als in Belarus in de toekomst een democratische omwenteling plaatsvindt, zou de ontwikkeling en verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen tussen de Unie en Belarus conform het omvattende economische plan voor een democratisch Belarus een grote prioriteit worden, onder meer door Belarus opnieuw op te nemen in de verordening.
- Betere grensoverschrijdende verbindingen met Rusland en Belarus hebben bijgevolg niet langer een hoge prioriteit op het grondgebied van de EU-lidstaten. Momenteel bestaan er naar die twee landen verbindingen vanuit Finland, Estland, Letland, Litouwen en Polen. Om rekening te houden met de geringere prioriteit bij de aanleg

en verbetering van deze grenssegmenten, wordt voorgesteld de laatste stukken van alle grensoverschrijdende verbindingen die momenteel op het kernnetwerk liggen te downgraden naar het uitgebreide netwerk, waarvoor 2050 als uitvoeringstermijn is vastgesteld. Dit impliceert dan ook een kleine aanpassing van de afbakening van de Europese vervoerscorridors en van de bijlagen I en III.

- Naar aanleiding van de goedkeuring van gewijzigde indicatieve kaarten van het TEN-T-netwerk in Oekraïne (COM(2022) 5056 final) wordt voorgesteld de bijbehorende kaarten in bijlage IV te vervangen.
- Ten slotte beschikken verschillende lidstaten over een spoorwegnet met een andere nominale spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. Het gaat om Ierland (een spoorwijdte van 1600 mm), Finland (1524 mm), Estland, Letland en Litouwen (1520 mm) en Portugal en Spanje (1668 mm). Dergelijke verschillen in spoorwijdte vormen een aanzienlijke beperking voor de interoperabiliteit van de spoorwegen in de Europese Unie, zoals blijkt uit de huidige crisis in Oekraïne en de problemen die het verschil in spoorwijdte oplevert voor de uitvoer van graan per spoor. Daarom wordt voorgesteld alle lidstaten die over land per spoor met andere lidstaten zijn verbonden, te verplichten om nieuwe TEN-T-spoorlijnen aan te leggen met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm en voor alle bestaande lijnen van de Europese vervoerscorridors een plan voor de migratie naar deze Europese nominale standaardspoorwijdte op te stellen. Dit moet worden opgenomen in de infrastructuureisen van het TEN-T, met name in afdeling 1 (spoorweginfrastructuur) van hoofdstuk III.
- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Als belangrijkste pijler van het vervoersinfrastructuurbeleid van de EU fungeert de TEN-T-verordening als katalysator en steunt zij tegelijk op complementair beleid. De in de TEN-T-verordening vastgestelde normen en eisen houden rechtstreeks verband met de relevante doelstellingen en behoeften in andere vervoerssectoren/-gebieden en derhalve met andere meer sectorspecifieke regelgeving. Om voor naadloze grensoverschrijdende vervoersstromen en mobiliteit te zorgen moet de TEN-T-spoorinfrastructuur bijvoorbeeld voldoen aan de regelgeving inzake spoorweginteroperabiliteit. De voorgestelde wijzigingen met betrekking tot de migratie naar een Europese nominale standaardspoorwijdte zijn derhalve volledig in overeenstemming met de bestaande spoorwegwetgeving.

De wijzigingen van de kaarten sluiten naadloos aan bij de maatregelen die zijn voorgesteld in de mededeling van de Commissie van 12 mei 2022 over de “solidariteitscorridors” (COM(2022) 217 final).

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel is ook in overeenstemming met ander beleid van de Unie, zoals de sectorale spoorwegwetgeving, met name de volgende twee verordeningen:

Verordening (EU) nr. 1299/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem infrastructuur van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, die van toepassing is op verschillende spoorwijdtes;

Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem, die van toepassing is op netten met een spoorwijdte van 1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm en 1668 mm. Zij zal evenwel niet van toepassing zijn op korte

grensoverschrijdende lijnen met een spoorwijdte van 1520 mm die de verbinding vormen met netwerken van derde landen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor de voorgestelde wijzigingen van het wetgevingsvoorstel voor een herziene TEN-T-verordening (COM(2021) 812 final) is het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) (artikelen 170-172), dat voorziet in de totstandbrenging en ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoers-, telecommunicatie- en energie-infrastructuur.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

In het VWEU is bepaald dat de trans-Europese netwerken de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale gemeenschappen in staat moeten stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen van een ruimte zonder binnengrenzen. De netwerken moeten ook rekening houden met de noodzaak om de economische, sociale en territoriale samenhang van de Unie te versterken en de harmonische ontwikkeling van de Unie in haar geheel te bevorderen. Het TEN-T-beleid is per definitie een beleid dat de grenzen van de lidstaten overstijgt, aangezien het één grensoverschrijdend Europees netwerk beoogt. Een dergelijk netwerk dat heel Europa bestrijkt, kan vanzelfsprekend niet door één individuele lidstaat worden verwezenlijkt.

Een betere verbinding tussen het vervoersnetwerk van de Unie en aangrenzende derde landen, zoals Oekraïne en Moldavië, is ook doeltreffender als die op het niveau van de Unie en niet op nationaal niveau tot stand wordt gebracht. Ook in de evaluatie van Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (SWD(2021) 117 final)⁷ luidde de conclusie dat de TEN-T-samenwerking met derde landen, één van de elementen die in 2013 werden ingevoerd, had gezorgd voor een grote meerwaarde, die niet haalbaar zou zijn geweest als de lidstaten alleen handelen.

Hetzelfde geldt voor de reactie van de Unie op de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, met onder meer een verlaging van de prioriteit voor vervoersverbindingen met Rusland en Belarus. Dit vereist eveneens een gecoördineerde aanpak in de hele Unie.

• Evenredigheid

Dit gewijzigde voorstel gaat niet verder dan nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken. Het voorziet in de aanpassing van de bijlagen met de kaarten van het trans-Europese vervoersnetwerk binnen de EU en in de aanpassing van indicatieve kaarten van het netwerk in derde buurlanden.

Daarnaast wordt voorgesteld de lidstaten te verplichten bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn om te schakelen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. Deze verplichting bestond al, maar bekende geïsoleerde netwerken, d.w.z. netten met een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm, waren van deze eis vrijgesteld. De eis voor nog aan te leggen baanvakken brengt geen extra kosten met zich mee, afgezien van een analyse en oplossing voor de aansluiting van die nieuwe spoorlijnen van 1435 mm op de rest van het nationale spoorwegnet, dat mogelijk een andere spoorwijdte heeft.

⁷ Evaluatie van Verordening (EU) nr. 1315/2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, SWD(2021) 117 final van 26 mei 2021.

Het voorstel bevat ook een verplichting voor de lidstaten om bestaande spoorlijnen op de Europese vervoerscorridors om te bouwen. De lidstaten beschikken echter over een beoordelingsmarge, ten eerste om te beslissen wanneer die ombouw plaatsvindt en ten tweede om desgevallend te besluiten dat de ombouw voor bepaalde lijnen niet gerechtvaardigd is op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Tot slot voorziet dit voorstel ook in de verlaging van de prioriteit van de grenssegmenten van de verbindingen met Rusland en Belarus. Deze verlaging van de prioriteit heeft in geografische termen betrekking op een bescheiden deel van het netwerk (de “grenssegmenten”). De verlaging van de prioriteit betekent niet dat deze weg- of spoorwegtrajecten uit het TEN-T-netwerk worden geschrapt, maar dat het grenssegment bij de uitvoering een lagere prioriteit krijgt, d.w.z. dat de lidstaten die delen pas tegen 2050 in plaats van 2030 moeten verwezenlijken. Dit is volledig in overeenstemming met de nationale plannen en programma’s van de betrokken lidstaten, aangezien zij op korte en middellange termijn geen plannen hebben om in die grenssegmenten te investeren.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien het hier gaat om een voorstel tot wijziging van een wetgevingsvoorstel tot herziening van een bestaande verordening, lijkt het gerechtvaardigd de status van het bestaande instrument te behouden.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

In de evaluatie van de TEN-T-verordening (SWD(2021) 117 final) werd een analyse gemaakt van de TEN-T-samenwerking met buurlanden op basis de afbakening van een indicatief trans-Europees vervoersnetwerk. De conclusie luidde dat dergelijke indicatieve kaarten een referentiepunt vormden voor samenwerking bij de planning op het gebied van infrastructuurontwikkeling in die landen met het oog op het waarborgen van de continuïteit en het bevorderen van de vervoersconnectiviteit van de EU. Deze kaarten waren van groot wederzijds belang voor de verbetering van de strategische multimodale verbindingen tussen de EU en de betrokken naburige regio’s en om de economische ontwikkeling en uitwisseling te bevorderen.

De indicatieve kaarten zijn gebaseerd op dezelfde methodologie als die van het TEN-T in de EU en geven zowel het kernnetwerk als het uitgebreide netwerk weer. Hoewel deze indicatieve netwerkuitbreidingen niet betekenen dat het per definitie verplicht is alle voor de EU-lidstaten geldende TEN-T-normen en -eisen toe te passen, werd in de evaluatie geconcludeerd dat zij hebben bijgedragen tot het delen van de methodologie van de Unie voor de uitrol van vervoersinfrastructuur en het promoten van de technische normen, de regelgevingsaspecten en de beste praktijken op het gebied van financiering van de Unie. Voorts fungeerden zij voor internationale financiële instellingen, relevante EU-financieringsbronnen en nationale en particuliere investeerders als richtsnoeren om hun financiering en activiteiten in deze regio’s te focussen. Al deze aspecten zullen nog belangrijker worden om het herstel en de wederopbouw van Oekraïne en zijn getroffen buurland Moldavië te ondersteunen.

In de evaluatie werd voorts geconcludeerd dat samenwerking met derde landen in het kader van het TEN-T-beleid ook passend was omdat die samenwerking de toepassing van hoge Europese - sociale en milieunormen en financiële duurzaamheid langs de corridors over land

bevordert. Gezamenlijke netwerkplanningsactiviteiten met buurlanden, waarbij de basis wordt gelegd voor indicatieve uitbreidingen van het TEN-T, zijn passend omdat zij een stabiel kader creëren voor geconcentreerde investeringen in vervoersinfrastructuur die worden ondersteund door EU-bronnen en mondiale internationale financiële instellingen. In de evaluatie werd voorts gesteld dat internationale ontwikkelingen (zoals de vooruitgang in de toetredingsonderhandelingen en de ondertekening van het Verdrag tot oprichting van de Vervoersgemeenschap voor de Westelijke Balkan) indicaties zijn dat deze aanpak relevant blijft voor de horizon 2030/2050 en verder kan worden uitgebreid. In het licht van de nieuwe geopolitieke context is dat nog meer het geval. Daarom kan een uitbreiding van de Europese vervoerscorridors naar Oekraïne en Moldavië, zoals opgenomen in dit gewijzigde voorstel, een zeer waardevol instrument zijn om deze landen te helpen bij hun herstel- en wederopbouwproces.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Op 29 juni 2022 vond een interinstitutionele bijeenkomst plaats. Naast alle 27 EU-lidstaten, namen ook vertegenwoordigers op hoog niveau van Oekraïne, Moldavië en Georgië daaraan deel. Tijdens die bijeenkomst werd ingegaan op de vraag wat de gevolgen zijn van de nieuwe geopolitieke realiteit ten gevolge van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne voor het vervoersbeleid van de Unie en met name het TEN-T-beleid en op welke manier het TEN-T aan die nieuwe geopolitieke context moet en kan worden aangepast. Deze bespreking leverde belangrijke input op voor dit gewijzigde voorstel.

Onder leiding van het Franse en het Tsjechische voorzitterschap werd voorts op 8 en 10 juni 2022 bilateraal overleg gepleegd met alle 27 EU-lidstaten om de voorgestelde wijzigingen van dit gewijzigde voorstel te bespreken, en met name de ombouw van lijnen met een verschillende spoorwijdte naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm en de verlaging van de prioriteit van de grenssegmenten van de wegen en spoorlijnen van het kernnetwerk die de verbinding vormen met Rusland en Belarus.

Tot slot heeft de Commissie op haar website een verzoek om input gepubliceerd waarin de aan te pakken problemen, de te bereiken doelstellingen en de ontwerpbeleidsmaatregelen worden beschreven. Op dat verzoek om input kon worden gereageerd van 6 juli 2022 tot en met 20 juli 2022. De Commissie registreerde 22 antwoorden. Alle respondenten schaalden zich achter de voorgestelde maatregelen. De belangrijkste opmerkingen waren:

- De voorgestelde maatregelen, met de uitbreiding van de Europese vervoerscorridors, zullen bijdragen tot betere spoorverbindingen met Oekraïne en Moldavië. Zij zullen zorgen voor een betere connectiviteit tussen Oekraïne en Moldavië en de EU, in het bijzonder voor het goederenvervoer, en zo bijdragen tot de doelstellingen van de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit.
- De uitbreiding van de Europese vervoerscorridors tot Oekraïne en Moldavië vereist dat aan technische, regelgevende en administratieve eisen wordt voldaan.
- In talrijke spoorverbindingen in Oekraïne en tussen Oekraïne en de EU moet aanzienlijk worden geïnvesteerd. Er moeten ook terminals en overslagfaciliteiten worden gebouwd.
- Bij de verwezenlijking van de uitgebreide corridors moet de Commissie de nodige aandacht besteden aan de verbetering van de wegen (autosnelwegen) tussen Roemenië, Moldavië en Oekraïne.
- De Donau bezit een groot potentieel voor de in- en uitvoer van goederen tussen Oekraïne en de EU.

- De ontwikkeling van verbindingen tussen Oekraïne en Moldavië en de modernisering en wederopbouw van de vervoersinfrastructuur zal zeer grote investeringen vergen. Daartoe moet de EU-begroting voor de verwezenlijking van het TEN-T-netwerk worden opgetrokken.
- De aanleg van Europese lijnen met de Europese nominale standaardspoorwijdte tussen de EU en Oekraïne/Moldavië en in de Unie is essentieel om de interoperabiliteit van het spoor te verbeteren. Dit zal de efficiëntie van het spoor ten goede komen, met name dankzij kortere wachttijden aan de grenspunten. Het effect van een dergelijke ombouw moet echter zorgvuldig worden beoordeeld, met name wat betreft de financiering en de interoperabiliteit met het netwerk met een andere spoorwijdte.

In één antwoord op het verzoek om input werd bezorgdheid geuit over de opname van de Dnipro in het TEN-T-netwerk. De integratie van de Dnipro in het TEN-T-netwerk maakte het voorwerp uit van een afzonderlijke procedure en is op 14 juli 2022 bij gedelegeerde handeling van de Commissie vastgesteld. Het huidige voorstel is louter een weergave van de TEN-T-kaarten die in de bovengenoemde gedelegeerde handeling zijn opgenomen.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Voor dit gewijzigde voorstel heeft de Commissie zich voornamelijk gebaseerd op de conclusies van de interinstitutionele zitting van de EU-lidstaten, waaraan ook Oekraïne, Moldavië en Georgië hebben deelgenomen, en op de resultaten van de bilaterale vergaderingen met alle lidstaten.

- **Effectbeoordeling**

Het is niet nodig een nieuwe effectbeoordeling uit te voeren in aanvulling op die voor het oorspronkelijke wetgevingsvoorstel van 14 december 2021⁸ omdat de hoofddoelstellingen en de voorkeursopties niet zijn gewijzigd en de economische, ecologische en sociale gevolgen van de voorgestelde tekst niet significant verschillen van de verwachte gevolgen van het oorspronkelijke voorstel. Bovendien werd in de effectbeoordeling van het oorspronkelijke voorstel rekening gehouden met de vervoersstromen uit derde landen, maar alleen op rudimentaire wijze, zonder rekening te houden met de exacte tracés van de indicatieve netwerken in de aangrenzende derde landen. Aangezien dit voorstel voornamelijk aanpassingen van de kaarten van de aangrenzende derde landen en de grenssegmenten binnen de Unie van de verbindingen met die landen behelst, zou het geen invloed mogen hebben op de resultaten van de initiële effectbeoordeling.

Wat betreft de nieuwe bepalingen ter bevordering van de migratie naar de Europese nominale spoorwijdte, bevat dit voorstel slechts een beperkte wijziging van de in het huidige wetgevingsvoorstel opgenomen eis, waarin bepaald is dat bij de aanleg van nieuwe TEN-T-spoorlijnen (d.w.z. lijnen die nog moeten worden aangelegd op het moment van inwerkingtreding van de verordening) de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm moet worden toegepast. In het wetgevingsvoorstel van december 2021 geldt die eis voor nieuwe spoorlijnen, “behalve als de nieuwe lijn een uitbreiding is van een netwerk waarvan de spoorwijdte afwijkt en los staat van de hoofdspoorlijnen in de Unie”. Die eis is niet duidelijk geformuleerd. Het huidige voorstel heeft tot doel een en ander te verduidelijken en er specifiek voor te zorgen dat zogenaamde “geïsoleerde netten”, d.w.z. spoorwegnetten met een spoorwijdte die afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm, niet automatisch van die eis worden vrijgesteld.

⁸ SWD(2021) 472 final

In ieder geval heeft deze formele eis alleen betrekking op nieuwe spoorlijnen. De kosten voor de aanleg van een nieuwe spoorlijn met een nominale Europese standaardspoorwijdte van 1435 mm liggen in beginsel niet hoger dan voor de aanleg van een lijn met een andere spoorwijdte. Ten opzichte van de oorspronkelijke effectbeoordeling, zou de economische impact van deze maatregel niet significant mogen verschillen.

Verscheidende lidstaten beschikken momenteel over een spoorwegnet met verschillende spoorwijdtes. De nieuwste technologie biedt de mogelijkheid eenzelfde trein te exploiteren op lijnen met verschillende spoorwijdtes. Een andere oplossing voor het beheer van een netwerk met verschillende spoorwijdten zijn spoorlijnen met een derde rail, die door verschillende soorten treinen kunnen worden gebruikt. Spanje beschikt bijvoorbeeld over een hogesnelheidsnetwerk met de Europese nominale standaardspoorwijdte, een conventioneel netwerk met de Iberische spoorwijdte en meterspoor in sommige stedelijke knooppunten. Hoewel dit extra kosten met zich meebrengt, bestaat er technologie om ervoor te zorgen dat de geleidelijke ombouw van spoorlijnen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte slechts een beperkte impact heeft op het spoorwegsysteem en het spoorverkeer. Uit de ervaring in Spanje blijkt ook dat het proces om bepaalde lijnen om te bouwen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte een aanleiding is om ook andere delen van het net om te bouwen. Het starten van de ombouw op de belangrijkste spoorlijnen van het TEN-T-netwerk zal daarom een positieve dynamiek creëren.

Voorts bevat dit gewijzigde voorstel een bepaling om lidstaten met een spoornet met een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm te verplichten een plan op te stellen om de bestaande lijnen van de Europese vervoerscorridors om te bouwen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte. Die plannen moeten vergezeld gaan van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. De economische en maatschappelijke gevolgen zouden in het kader van dit migratieplan worden geanalyseerd. Als het resultaat van die kosten-batenanalyse negatief is, kunnen de lidstaten beslissen bepaalde baanvakken niet om te bouwen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte.

In het algemeen zal de migratie naar de Europese nominale standaardspoorwijdte naar verwachting positieve effecten hebben. Het is in de eerste plaats de bedoeling te zorgen voor een betere interoperabiliteit van het spoorvervoer in de hele Unie en met de aangrenzende derde landen. Na de Russische blokkade van de Zwarte-Zeehavens moesten landbouwproducten uit Oekraïne worden uitgevoerd naar Europese havens. Dat heeft de negatieve economische impact van niet-geharmoniseerde spoorwijdtes in de Unie aangetoond. Om de haven van Klaipėda in Litouwen te bereiken, moet graan dat met Oekraïense treinen wordt vervoerd aan de grens tussen Polen en Oekraïne worden overgeladen (op treinen met een nominale Europese standaardspoorwijdte van 1435 mm) en vervolgens opnieuw aan de grens tussen Polen en Litouwen (op treinen met een spoorwijdte van 1520). Dit drijft de kosten op en zorgt voor tijdverlies, een concreet voorbeeld van de gevolgen van het gebrek aan interoperabiliteit voor het spoorwegsysteem in de EU door de verschillende spoorwijdtes. Dit gebrek aan interoperabiliteit vormt ook een ernstige belemmering voor de complementariteit tussen vervoerswijzen, met name in geval van crisis, zoals de blokkade van de Oekraïense havens, waarvan de gevolgen de mondiale voedselzekerheid in gevaar brengen. Voorts worden de milieukosten van de duizenden vrachtwagens die de grens overschrijden tussen Frankrijk en het Iberisch schiereiland, tussen Polen en de Baltische staten, of recenter tussen Oekraïne en Polen, deels veroorzaakt door het gebrek aan interoperabiliteit van het spoornet.

Afgezien van interoperabiliteitskwesties heeft de Europese Rekenkamer haar bezorgdheid geuit over het gebrek aan concurrentie op de respectieve nationale spoornetten vanwege de verschillen in spoorwijdte. In een verslag van 2016⁹ over het goederenvervoer per spoor stelde de Rekenkamer dat het ontbreken van een standaardspoorwijdte in de EU niet alleen een technische exploitatiebelemmering is die de interoperabiliteit in de weg staat. Het naast elkaar bestaan van verschillende spoorwijdten binnen één land of binnen de Unie schaadt de concurrentiedynamiek tussen marktdeelnemers. De opkomst van nieuwe exploitanten kan worden ontmoedigd doordat de interoperabiliteit van het rollend materieel beperkt is en er minder schaalvoordelen zijn dan bij een open markt. Bovendien versterkt dit andere belemmeringen voor de toegang tot de markt, waardoor het aantal potentiële fabrikanten van rollend materieel beperkter is en de onderhoudskosten stijgen.

Het gebruik van een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte maakt het onmogelijk om Europees rollend materieel te huren voor de exploitatie van conventionele lijnen. Nieuwkomers die op lijnen met een afwijkende spoorwijdte willen concurreren, moeten aangepast rollend materieel aanschaffen. Aangezien de markt voor de productie van dergelijk materieel beperkt is tot de landsgrenzen, bestaat het risico dat de aanschafprijzen hoger liggen omdat er geen internationale concurrentie is.

De invoering van de Europese nominale standaardspoorwijdte zal derhalve bijdragen tot een betere werking van de interne markt. De openstelling van de markt zal, samen met de ontwikkeling van een hoogwaardig en volledig interoperabel gestandaardiseerd spoornet (ERTMS, treinlengte 740 m, elektrificatie, enz.), de groei van het spoorvervoer stimuleren dankzij lagere kosten voor infrastructuur en rollend materieel. Een open markt voor rollend materieel dat op het hele netwerk inzetbaar is, faciliteert ook de opkomst van nieuwe spelers.

Tot slot moet het migratieplan zorgen voor een soepele transitie. Er zijn technologieën beschikbaar om de continuïteit te waarborgen tussen de Europese nominale standaardspoorwijdte en de bestaande nationale netten. Die technologieën moeten echter worden beschouwd als een tussenoplossing, aangezien het de bedoeling is op lange termijn een uniform Europees netwerk tot stand te brengen. Een hybride systeem op de lange termijn zou de huidige situatie bestendigen, die, naast interoperabiliteitsproblemen, een obstakel vormt voor de opkomst van nieuwe marktspelers. Zij zijn immers genoodzaakt specifiek rollend materieel aan te schaffen voor spoorlijnen met een andere spoorwijdte dan de Europese norm.

Kortom, de extra kosten die het gebrek aan interoperabiliteit met zich meebrengt, zorgen ervoor dat het spoorverkeer niet concurrerend is. In een crisissituatie kan bovendien niet worden gewaarborgd dat een vervoerswijze door een andere kan worden vervangen, waardoor de goede werking van de interne markt in gevaar komt.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het oorspronkelijke voorstel maakte deel uit van het werkprogramma 2021 van de Commissie (bijlage I: nieuwe initiatieven) en was niet opgenomen in bijlage II (REFIT-initiatieven).

Het gewijzigde voorstel zorgt voor een betere werking van het TEN-T-spoorbeleid door het probleem van de interoperabiliteit van verschillende spoorwijdtes op het TEN-T-netwerk aan te pakken.

⁹ Europese Rekenkamer (2016): Speciaal verslag nr. 08/2016: Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor

- **Grondrechten**

Door de vaststelling van een uniforme eis inzake de spoorwijdten op het TEN-T-netwerk, zal het gewijzigde voorstel het TEN-T-spoorwegnet beter toegankelijk maken voor alle gebruikers.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Dit gewijzigde voorstel heeft geen andere gevolgen voor de begroting van de Unie bovenop de gevolgen die reeds waren vermeld in het wetgevingsvoorstel van 14 december 2021.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Zoals toegelicht in het oorspronkelijke voorstel van december 2021, zal de Commissie ook de voortgang, de effecten en de resultaten van dit initiatief monitoren aan de hand van diverse, op de TEN-T-governance gebaseerde governance-instrumenten, zoals een sterkere rol voor de Europese coördinatoren en hun werkplannen.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De wijzigingen (1) tot en met (5) betreffen de toevoeging van nieuwe overwegingen in verband met de nieuwe geopolitieke dimensie en context waarop het TEN-T een antwoord moet bieden.

De wijzigingen (6) tot en met (9) hebben tot doel meer nadruk te leggen op de noodzaak van een migratie naar de nominale Europese standaardspoorwijdte, met name voor alle nieuwe spoorlijnen die nog moeten worden aangelegd vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, en ondersteund door solide plannen voor de ombouw van bestaande baanvakken op de Europese vervoerscorridors.

Wijziging (10) houdt rekening met de bijzondere situatie van Ierland, dat als eiland los staat van alle andere Europese spoorwegsysteem en ontheffing krijgt van de eis om over te schakelen op de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm.

De wijzigingen (11) tot en met (14) omvatten alle wijzigingen met betrekking tot de bij de TEN-T-verordening gevoegde kaarten, met name de schrapping van de kaarten van Belarus en Rusland, de toevoeging van de nieuwe goedgekeurde indicatieve kaarten voor Oekraïne, de verlaging van de prioriteit van de grenssegmenten van alle weg- en spoorverbindingen met Rusland en Belarus, die niet langer tot het kernnetwerk maar tot het uitgebreide netwerk behoren, en de uitbreiding van de Europese vervoerscorridors naar Oekraïne en Moldavië.

- **Wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke wetgevingsvoorstel (COM(2021) 812 final)**

Dit gewijzigde voorstel voorziet in de volgende wijzigingen ten opzichte van het voorstel van 14 december 2021 (COM (2021) 812 final):

OVERWEGINGEN

- (1) De volgende nieuwe overweging 39 wordt ingevoegd:

“(39) De veerkracht van het Europese vervoersnetwerk is op de proef gesteld door de verwoestende gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Die agressie heeft het geopolitieke landschap hertekend en heeft zichtbaar gemaakt hoe kwetsbaar de Unie is voor onvoorziene ontwrichtende gebeurtenissen buiten haar grenzen. De grote impact op de wereldmarkten, bijvoorbeeld op de mondiale voedselzekerheid, heeft duidelijk gemaakt dat de interne markt en het vervoersnetwerk van de Unie bij de ontwikkeling van het EU-beleid één onlosmakelijk geheel vormen. Er is meer dan ooit behoefte aan betere verbindingen tussen de Unie en haar buurlanden.”

- (2) De volgende nieuwe overweging 40 wordt ingevoegd:

“(40) In het licht van die nieuwe geopolitieke context, wordt in de mededeling van de Commissie van 12 mei 2022 over “solidariteitscorridors”¹⁰ gesteld dat de Unie en haar buurlanden een aantal grote knelpunten op het gebied van vervoersinfrastructuur moeten aanpakken om de economie en het herstel van Oekraïne te ondersteunen, om ervoor te zorgen dat landbouw- en andere goederen de Unie en wereldmarkten kunnen bereiken en om de connectiviteit met de Unie voor zowel in- als uitvoer aanzienlijk te verbeteren. Om de connectiviteit met de Unie te verbeteren, werd in die mededeling voorgesteld om de uitbreiding van de Europese vervoerscorridors naar Oekraïne en Moldavië te bekijken.”

- (3) De volgende nieuwe overweging 41 wordt ingevoegd:

“(41) Gezien de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en het standpunt dat Belarus in dat conflict heeft ingenomen, is samenwerking tussen de Unie enerzijds en Rusland en Belarus anderzijds op het gebied van het TEN-T-beleid noch passend noch in het belang van de Unie. Daarom moeten de uitlopers van het TEN-T-netwerk in deze twee derde landen worden geschrapt. Betere grensoverschrijdende verbindingen met Rusland en Belarus hebben op het grondgebied van de lidstaten bijgevolg niet langer een hoge prioriteit. Momenteel bestaan er naar Rusland en Belarus verbindingen vanuit Finland, Estland, Letland, Litouwen en Polen. In het licht van de lagere prioriteit van investeringen in deze verbindingen, moet de status van de grenssegmenten van alle verbindingen met Rusland en Belarus die momenteel in het kernnetwerk zijn opgenomen, worden verlaagd van het kernnetwerk naar het uitgebreide netwerk, dat pas tegen de latere termijn van 2050 moet worden verwezenlijkt. Een eventuele democratische omwenteling in Belarus zou van de aanleg en verbetering van grensoverschrijdende verbindingen tussen Belarus en de EU echter een grote prioriteit maken overeenkomstig het omvattende economische plan voor een democratisch Belarus, onder meer door dat land opnieuw op te nemen in de verordening.”

- (4) De volgende nieuwe overweging 42 wordt ingevoegd:

“(42) De nieuwe geopolitieke context heeft ook het belang aangetoond van naadloze vervoersverbindingen binnen de Unie en met naburige derde landen. Dat de spoorwijdte op sommige netten afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm vormt een ernstige belemmering voor de interoperabiliteit van de spoornetten in de Unie en heeft zelfs gevolgen voor de

¹⁰ COM(2022) 217 final

concurrentiepositie van die geïsoleerde spoornetten. Nieuwe spoorlijnen moeten daarom uitsluitend worden aangelegd met een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. Voorts moeten lidstaten waarvan het spoornet een andere spoorwijdte heeft, de ombouw onderzoeken van bestaande lijnen die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors. Die verplichting moet niet van toepassing zijn op Ierland, aangezien het spoornet van dit eiland geen enkele verbinding over land heeft met een ander grondgebied van de Unie.”

- (5) Overweging 39 en alle volgende overwegingen worden hernummerd tot overweging 43 en volgende.

HOOFDSTUK III: SPECIFIEKE BEPALINGEN

Deel 1: Spoorweginfrastructuur

- (6) Artikel 15 (Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het uitgebreide netwerk) wordt als volgt gewijzigd:
- (a) in lid 2 wordt punt b) geschrapt;
 - (b) in lid 2 worden de punten c), d) en e) hernummerd tot b), c) en d);
 - (c) in lid 3 wordt punt a) vervangen door de volgende tekst:
“geïsoleerde netwerken zijn vrijgesteld van de voorschriften van lid 2, punten a) tot en met d);”;
- (7) Artikel 16 (Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk) wordt als volgt gewijzigd:
- (a) in lid 2 wordt punt a) vervangen door:
“voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punten a) tot en met d), en dat er op de goederenlijnen van het uitgebreide kernnetwerk een gangbare operationele minimumlijnsnelheid van 100 km/u voor goederentreinen geldt;”
 - (b) in lid 2 wordt punt b) vervangen door:
“voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punt a), op de passagierslijnen van het uitgebreide kernnetwerk;”
 - (c) in lid 3 wordt punt a) vervangen door:
“voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punten a), b) en c), en dat er op de goederenlijnen van het kernnetwerk een operationele lijnsnelheid van minstens 100 km/u voor goederentreinen geldt;”
 - (d) in lid 3 wordt punt b) vervangen door:
“voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punt a), op de passagierslijnen van het kernnetwerk;”
 - (e) in lid 4 wordt punt a) vervangen door:
“voldoet aan het voorschrift van artikel 15, lid 2, punt d), op de goederenlijnen van het kernnetwerk;”
 - (f) in lid 4 wordt punt b) vervangen door:
“voldoet aan het voorschrift van lid 2, punt b), op de passagierslijnen van het kernnetwerk.”;

- (8) Het volgende artikel 16 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 16 bis

Europese nominale standaardspoorwijdte

1. De lidstaten zorgen ervoor dat alle nieuwe spoorweginfrastructuur van het uitgebreide netwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het kernnetwerk, met inbegrip van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, met een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm wordt gebouwd. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan als treinen met een spoorwijdte van 1435 mm op die infrastructuur kunnen rijden. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “nieuwe spoorweginfrastructuur” verstaan infrastructuur waarvan de bouw nog niet gestart is op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.
 2. Lidstaten waarvan het spoornet of een deel daarvan een andere spoorwijdte heeft dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm stellen uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening een migratieplan op voor de ombouw van de bestaande spoorlijnen die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. Dit migratieplan wordt gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten waarvoor de ombouw gevolgen heeft.
 3. De lidstaten kunnen in hun migratieplan aangeven welke spoorlijnen niet worden omgebouwd naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm. Het migratieplan omvat een maatschappelijke kosten-batenanalyse ter rechtvaardiging van het besluit om bepaalde spoorlijnen niet om te bouwen naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1435 mm en een beoordeling van het effect van die beslissing op de interoperabiliteit.
 4. Voor Europese vervoerscorridors die goederenspoorlijnen met een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte omvatten, worden de uit het migratieplan voortvloeiende prioriteiten voor infrastructuur- en investeringsplanning overeenkomstig artikel 53 opgenomen in het eerste werkplan van de Europese coördinator.”;
- (9) Artikel 19 (Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur) wordt als volgt gewijzigd:
- (a) het volgende punt a) wordt toegevoegd:

“a) ombouw naar de Europese nominale standaardspoorwijdte (1435 mm)”;
 - (b) de punten a) tot en met g) worden hernoemd tot de punten b) tot en met h);

HOOFDSTUK VI: GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

- (10) Aan artikel 63 (Ontheffingen) wordt de volgende tweede alinea toegevoegd:

“Artikel 16 bis is niet van toepassing op Ierland.”.

BIJLAGE I

- (11) de kaarten in BIJLAGE I — DEEL 1/23, DEEL 2/23, DEEL 3/23, DEEL 4/23, DEEL 5/23, DEEL 14/23 en DEEL 15/23 bij COM(2021) 812 final worden als volgt vervangen door de delen 1 tot en met 6 van BIJLAGE I bij dit gewijzigde voorstel:

- a) BIJLAGE I — DEEL 1/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 1/6;*
- b) BIJLAGE I — DEEL 2/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 1/6;*
- c) BIJLAGE I — DEEL 3/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 2/6;*
- d) BIJLAGE I — DEEL 4/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 3/6;*
- e) BIJLAGE I — DEEL 5/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 4/6;*
- f) BIJLAGE I — DEEL 14/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 5/6;*
- g) BIJLAGE I — DEEL 15/23 wordt vervangen door BIJLAGE I — DEEL 6/6;*

BIJLAGE III

- (12) de kaarten in BIJLAGE III — DEEL 1/14, DEEL 4/14, DEEL 5/14, DEEL 6/14, DEEL 7/14, DEEL 8/14, DEEL 9/14, DEEL 10/14, DEEL 13/14 en DEEL 14/14 bij COM(2021) 812 final worden als volgt vervangen door de kaarten in delen 1 tot en met 8 van BIJLAGE II bij dit gewijzigde voorstel:
 - a) BIJLAGE III — DEEL 1/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 1/8;*
 - b) BIJLAGE III — DEEL 4/14, tweede kaart, wordt vervangen door de tweede kaart in BIJLAGE II — DEEL 1/8;*
 - c) BIJLAGE III — DEEL 5/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 2/8;*
 - d) BIJLAGE III — DEEL 6/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 3/8;*
 - e) BIJLAGE III — DEEL 7/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 4/8;*
 - f) BIJLAGE III — DEEL 8/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 5/8;*
 - g) BIJLAGE III — DEEL 9/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 6/8;*
 - h) BIJLAGE III — DEEL 10/14, eerste kaart, wordt vervangen door de eerste kaart in BIJLAGE II — DEEL 7/8;*
 - i) BIJLAGE III — DEEL 13/14, tweede kaart, wordt vervangen door de tweede kaart in BIJLAGE II — DEEL 7/8;*
 - j) BIJLAGE III — DEEL 14/14 wordt vervangen door BIJLAGE II — DEEL 8/8;*

BIJLAGE IV

- (13) de kaarten in BIJLAGE IV — DEEL 1/12 en DEEL 8/12 bij COM(2021) 812 final worden als volgt vervangen door de kaarten in delen 1 tot en met 2 van BIJLAGE III bij dit gewijzigde voorstel:
- (14) de kaarten van BIJLAGE IV — DEEL 12/12 bij COM(2021) 812 final worden geschrapt.