



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. július 28.
(OR. en)

11657/22

Intézményközi referenciaszám:
2022/0420(COD)

TRANS 515
CODEC 1187
IA 122

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. július 27.
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Előző dok. sz.:	ST 15109/21
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 384 final
Tárgy:	Módosított javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, valamint az (EU) 2021/1153 rendelet és az (EU) 913/2010 rendelet módosításáról és az (EU) 1315/2013 rendelet hatályon kívül helyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 384 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2022) 384 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.7.27.
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Módosított javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról,
valamint az (EU) 2021/1153 rendelet és az (EU) 913/2010 rendelet módosításáról és az
(EU) 1315/2013 rendelet hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet¹ egy olyan, egész Európára kiterjedő multimodális hálózatot vetít előre, amely az Európai Unió városi csomópontjait, tengeri és belvízi kikötőit, repülőtereit és termináljait köti össze vasúti, belvízi és rövid távú tengerhajózási útvonalakkal. A hálózat szilárd alapot biztosít az Európán belüli és Európán áthaladó zökkenőmentes személy- és áruszállításhoz szükséges artériák kiépítéséhez.

A Bizottság 2021. december 14-én jogalkotási javaslatot fogadott el², amely felülvizsgálja a 2013-as TEN-T rendeletet annak érdekében, hogy kezelje korunk olyan súlyosbodó kihívásait, mint az éghajlatváltozás és a közlekedési infrastruktúra ellenállóbbá tételének szükségessége a Covid19-világjárvány pusztító hatásait követően. Az európai zöld megállapodás³ és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁴ célkitűzéseivel összhangban a javaslat célja a fenntarthatóbb közlekedési formákra épülő tevékenységek fokozása, valamint nagyobb hangsúly fektetése a multimodalitásra és a közlekedési módok és csomópontok közötti interoperabilitásra, akárcsak a városi csomópontok TEN-T-be való jobb integrálására.

A felülvizsgált iránymutatások elfogadása óta azonban az európai közlekedési hálózat ellenálló képességét új próba elé állította az Ukrajna elleni orosz agresszió pusztító hatása. Ez újradefiniálta a geopolitikai környezetet és rávilágított az Unió határain kívüli, előre nem látható zavaró eseményekkel szembeni sebezhetőségünkre. A globális piacokra – például a globális élelmiszerbiztonságra – gyakorolt jelentős hatások egyértelművé tették, hogy az Unió belső piacát és közlekedési hálózatát nem lehet elszigetelten kezelni az uniós politika alakítása során. Minden eddiginél nagyobb szükség van az EU-val szomszédos partnerországokkal való jobb kapcsolatokra.

Az új geopolitikai helyzetre figyelemmel a szolidaritási folyosókról szóló, 2022. május 12-i bizottsági közlemény⁵ számos olyan jelentős közlekedési infrastrukturális problémát azonosított, amelyeket az EU-nak és a szomszédos országoknak meg kell oldaniuk Ukrajna gazdaságának és fellendülésének támogatása valamint a mezőgazdasági és egyéb áruk uniós és világpiacokra való bejutásának lehetővé tétele érdekében, tehát azért, hogy az Európával való összeköttetés jelentősen javuljon mind az export, mind az import tekintetében. Az EU-val való jobb összeköttetés biztosítása érdekében a fenti közlemény javasolta többek között az európai közlekedési folyosók kiterjesztésének mérlegelését.

E folyosók kiterjesztésének alapjait a Bizottság már előkészítette, és a TEN-T szomszédos országokra való kiterjesztésére vonatkozó bizottsági politika⁶ keretében 2022. július 14-én elfogadta a transzeurópai közlekedési hálózat felülvizsgált ukrajnai indikatív térképeit. A kibővített TEN-T térképek célja, hogy a TEN-T szabványokat a harmadik országok hálózatain is alkalmazzák a zökkenőmentes összeköttetések lehetővé tétele érdekében. A szabványok szilárd alapot biztosítanak a külföldi befektetésekhez ezekben az országokban, összhangban az európai célkitűzésekkel.

¹ HL L 348., 2013.12.20., 1. o.

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

További problémát jelent, hogy az Ukrajnában és az EU nagy részén használt vasúti nyomtávok eltérnek egymástól, ami jelentősen akadályozza a vasúti átjárhatóságot. Az Ukrajnából exportált, vasúton szállított termékeket az uniós határok közelében át kell rakodni, mivel az ukrán hálózaton közlekedő vonatok nem tudnak az 1 435 mm-es európai szabványos névleges nyomtávolságon közlekedni. A vasúti átjárhatóság és a különböző nyomtávok kérdése az EU területén belüli vasúthálózat sebezhetőségére is rávilágított, hiszen számos tagállam vasúthálózatán eltér a nyomtáv az európai szabvány szerinti névleges nyomtávolságtól. Ezzel a kérdéssel a TEN-T rendelet felülvizsgálatára irányuló, 2021. december 14-i jogalkotási javaslat nem foglalkozott, de a közelmúltbeli ukrajnai fejlemények alapján egyértelműen kezelni kell.

Az európai zöld megállapodás értelmében a jelenleg 75 %-ban a közutakon zajló szárazföldi áruszállítás jelentős részét át kell terelni a vasútra és belvízi hajózási utakra. Az átrakodáshoz szükséges idő és költségek azonban egyelőre negatívan befolyásolják a vasút versenyképességét és akadályozzák e célkitűzés megvalósítását. A vasúton szállított mennyiség erőteljes növekedése jelentős szűk keresztmetszetbe ütközne a határokon – ahogy az manapság Ukrajna határán történik –, és ez veszélyeztetné az említett célkitűzés elérését.

A TEN-T hálózat számos szomszédos harmadik országra, többek között Oroszországra és Belaruszra is kiterjed. Ez a hálózat az alapja az EU és a harmadik országok között az infrastruktúra területén megvalósuló együttműködésnek, így az EU-val való, határokon átnyúló összeköttetések javításának. Tekintettel Oroszország agresszív ukrajnai háborújára és a Belarusz által a konfliktus kapcsán képviselt álláspontra, az Oroszországgal és Belarusszal folytatott ilyen együttműködés már nem tekinthető kívánatosnak, és nem áll az EU érdekében.

Így e módosított javaslat célja a 2021. december 14-i jogalkotási javaslat alábbiaknak megfelelő módosítása:

- A szolidaritási folyosókról szóló közleményben kért fellépés megvalósítása érdekében a Bizottság négy európai közlekedési folyosó kiterjesztését javasolja Ukrajna és a Moldovai Köztársaság területére e két ország törzshálózatának indikatív térképei alapján. A javaslat nevezetesen az Északi-tenger–Balti-tenger folyosó Lviven és Kijeven keresztül Mariupolra történő kiterjesztésére, a Balti-tenger–Fekete-tenger–Égei-tenger folyosó Lviven és Chişinău keresztül Odesszára való kiterjesztésére, valamint a Balti-tenger–Adriai-tenger és a Rajna–Duna folyosók Lvivig történő kiterjesztésére vonatkozik. A folyosók kiterjesztése a tavaly decemberi javaslat III. mellékletének módosítását vonja maga után.
- A jelenlegi geopolitikai helyzetre való tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat Oroszország és Belarusz felé való orientációja és bővítése már nem védhető és nem kívánatos. Ezért javasoljuk a transzeurópai közlekedési hálózat Oroszország és Belarusz területére vonatkozó indikatív térképeinek törlését a IV. mellékletből. Mindazonáltal ha Belaruszban demokratikus átmenetre kerülne sor, az ország és az EU közötti határokon átnyúló kapcsolatok kiépítése és korszerűsítése kiemelt prioritást jelentene a demokratikus Belaruszra vonatkozó átfogó gazdasági tervvel összhangban, többek között az országnak a rendeletbe való újbóli felvétele révén.
- Ám jelenleg az uniós tagállamok területén az Oroszországgal és Belarusszal való határokon átnyúló összeköttetések javítása már nem élvez prioritást. Mindenesetre Finnország, Észtország, Lettország, Litvánia és Lengyelország területéről van összeköttetés e két harmadik ország felé. Annak tükrözése érdekében, hogy az összeköttetések utolsó szakaszának kiépítése és korszerűsítése kisebb prioritást élvez, javasoljuk a határokon átnyúló összeköttetések jelenleg a törzshálózathoz tartozó utolsó szakaszainak átminősítését az átfogó hálózat részévé, amelyre egy későbbi,

2050-es megvalósítási határidő van érvényben. Következésképpen az európai közlekedési folyosók rendszerének kisebb mértékű kiigazítására van szükség. Mindez az I. és a III. melléklet módosítását vonja maga után.

- A TEN-T hálózat ukrajnai része módosított indikatív térképeinek (COM(2022)5056 final) elfogadását követően javasoljuk a IV. mellékletben szereplő megfelelő térképek felváltását.
- Végezetül több tagállam vasúthálózata eltér az európai szabvány szerinti 1 435 mm-es névleges nyomtávolságtól. Az érintett országok Írország (1 600 mm), Finnország (1 524 mm), Észtország, Lettország és Litvánia (1 520 mm), valamint Portugália és Spanyolország (1 668 mm). A vasúti nyomtávolságok eltérései jelentősen korlátozzák az uniós vasúti átjárhatóságot, amint azt a jelenlegi ukrajnai válság és az eltérő nyomtávolságok miatt a vasúti gabonaexportban adódó problémák is mutatják. Ezért a Bizottság azt javasolja, hogy a többi tagállammal szárazföldi vasúti összeköttetéssel rendelkező valamennyi tagállam számára írják elő, hogy az új TEN-T vasútvonalakat az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságnak megfelelően fejlesszék, valamint dolgozzanak ki az európai közlekedési folyosók valamennyi meglévő vonala kapcsán az európai szabványos névleges nyomtávolságra való átállási tervet. Ennek tükröződnie kell a TEN-T infrastrukturális követelményeiben, nevezetesen a III. fejezet 1. szakaszában (Vasúti infrastruktúra).
- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó uniós politika fő pilléréként a TEN-T rendelet ösztönző szerepet tölt be, de az ugyanakkor más kapcsolódó politikáktól is függ. A TEN-T rendeletben meghatározott előírások és követelmények közvetlenül kapcsolódnak más közlekedési ágazatok/területek célkitűzéseivel és szükségleteivel, ennél fogva pedig más, ágazatspecifikusabb jogszabályokhoz. Például a TEN-T vasúti infrastruktúrájának – a határokon átnyúló zökkenőmentes közlekedés és mobilitás biztosítása érdekében – meg kell felelnie a vasútpolitikában meghatározott átjárhatósági jogszabályoknak. Ugyanakkor az e javaslatban a szabványos európai névleges nyomtávolságra való áttérés tekintetében javasolt módosítások teljes mértékben összhangban vannak a meglévő vasúti jogszabályokkal.

Ami a térképek változásait illeti, azok teljes mértékben összhangban vannak a szolidaritási folyosókról szóló, 2022. május 12-i bizottsági közleményben (COM(2022) 217 végleges) előterjesztett intézkedésekkel.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a javaslat összhangban van más uniós szakpolitikákkal is, például a vasútra vonatkozó ágazati jogszabályokkal, különösen az alábbi két rendelettel:

az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2014. november 18-i 1299/2014/EU bizottsági rendelet, amely mindenféle nyomtávolságra alkalmazandó;

az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2016. május 27-i (EU) 2016/919 bizottsági rendelet, amely az 1 435 mm-es, 1 520 mm-es, 1 524 mm-es, 1 600 mm-es és 1 668 mm-es nyomtávolságú hálózatokra vonatkozik, de nem alkalmazandó azon 1 520 mm-es nyomtávolságú, rövid, határon átnyúló szakaszokra, amelyek összeköttetésben vannak harmadik országok hálózataival.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

A felülvizsgált TEN-T rendeletre irányuló jogalkotási javaslatban (COM(2021) 812 final) javasolt módosítások jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) (annak 170–172. cikke), amely rendelkezik a transzeurópai hálózatok létrehozásáról és fejlesztéséről a közlekedési, távközlési és energetikai infrastruktúrák területén.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

Az EUMSZ értelmében a transzeurópai hálózatoknak lehetővé kell tenniük az uniós polgárok, a gazdasági szereplők és a regionális közösségek számára, hogy teljes mértékben kihasználhassák a belső határok nélküli térség előnyeit. A hálózatok kialakítása és fejlesztése során figyelembe kell venni az Unió gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának erősítésére és átfogó harmonikus fejlődésére vonatkozó célt. A TEN-T-politika tehát jellegénél fogva túlmutat a tagállamok határain, mivel a határokon átnyúló egységes európai hálózati rendszerre vonatkozik. Ilyen európai szintű hálózatot önállóan egyetlen tagállam sem tud létrehozni.

Hasonlóképpen, az uniós közlekedési hálózat jobb összekapcsolása a szomszédos harmadik országokkal, például Ukrajnával és a Moldovai Köztársasággal hatékonyabban megvalósítható uniós, mint nemzeti szinten. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet (SWD(2021) 117 final)⁷ értékelése is arra a következtetésre jutott, hogy a harmadik országokkal folytatott TEN-T együttműködés, amely a 2013-ban újonnan bevezetett témák egyike volt, jelentős hozzáadott értéket teremtett, amelyet a tagállamok önállóan nem tudtak volna elérni.

Ugyanez vonatkozik az Ukrajna elleni orosz agresszív háborúra adott uniós válaszra is, amelynek értelmében az Oroszországgal és Belarusszal való közlekedési összeköttetésekre kisebb hangsúlyt kell fektetni: ehhez Unió-szerte összehangolt megközelítésre van szükség.

• Arányosság

A javaslat nem lépi túl a célkitűzései eléréséhez szükséges mértéket. Az EU-n belüli transzeurópai közlekedési hálózatot meghatározó, valamint a szomszédos harmadik országok indikatív térképeinek kiigazításáról szóló mellékelt térképek kiigazítására vonatkozik.

Emellett szerepel a javaslatban a tagállamok arra való kötelezése, hogy új vasútvonal építéskor az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságot alkalmazzák. Ez a kötelezettség eddig is létezett, de az ún. elszigetelt hálózatok, azaz az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú hálózatok mentesültek e követelmény alól. A jövőben kiépítendő szakaszokra vonatkozó követelmény nem jár többletköltséggel, eltekintve annak elemzésétől és megoldásától, hogy az ilyen, 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságú új vasútvonalak hogyan kapcsolhatók hatékonyan a nemzeti hálózat többi részéhez, amelyek esetleg eltérő nyomtávolsággal épültek.

A javaslat arra is kötelezi a tagállamokat, hogy a meglévő vasútvonalakat az európai közlekedési folyosókra helyezték át. A tagállamok azonban mérlegelési hatáskörrel rendelkeznek egyrészt az ilyen átállítás időzítésének meghatározása, másrészt szükség esetén annak eldöntése tekintetében, hogy az átállítás bizonyos vonalakon a társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés alapján nem indokolt.

⁷ A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendelet értékelése (SWD(2021) 117 final, 2021. május 26.).

Végezetül ez a javaslat vonatkozik az Oroszországgal és Belarusszal közös határokon átnyúló vonalak utolsó szakaszainak átminősítésére is. Ez földrajzi szempontból csak nagyon korlátozott szakaszokat érint (az „utolsó mérföldek”). Az átminősítés nem azt jelenti, hogy ezeket a közúti vagy vasúti szakaszokat el kell távolítani a TEN-T hálózathoz, hanem azt, hogy a határt megelőző utolsó szakasz kisebb prioritást élvez a végrehajtás tekintetében, így nem 2030-ig, hanem 2050-ig kell kiépíteni. Ez teljes mértékben összhangban van az érintett tagállamok nemzeti terveivel és programjaival, mivel rövid és középtávon nem terveznek befektetni az utolsó szakaszos összeköttetésekbe.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel egy meglévő rendeletet felülvizsgáló jogalkotási javaslat módosítására irányuló javaslatról van szó, jogosnak tűnik az eszköz típusának megtartása.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A TEN-T rendelet értékelése (SWD(2021) 117 final) elemezte a TEN-T keretében a szomszédos és harmadik országokkal egy indikatív transzeurópai közlekedési hálózat létrehozása érdekében folytatott együttműködést. Arra a következtetésre jutott, hogy az indikatív térképek kiindulási alapot jelentenek a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének tervezéséhez ezekben az országokban, a folytonosság biztosítása és az EU közlekedési összeköttetésének előmozdítása érdekében. Ezek a térképek fontos kölcsönös érdeket képviselnek az EU és az érintett szomszédos régiók közötti stratégiai multimodális közlekedési összeköttetések fejlesztése, valamint a gazdasági fejlődés és a kapcsolatok előmozdítása szempontjából.

Az indikatív térképek ugyanazon módszertanon alapulnak, mint az EU-n belüli TEN-T, és vonatkoznak mind a törzshálózati, mind az átfogó hálózati szintre. Bár az indikatív hálózathozbővítések nem követelik meg az uniós tagállamok számára meghatározott valamennyi TEN-T szabvány és előírás kötelező használatát, az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy segítettek megosztani a közlekedési infrastruktúra kiépítésére vonatkozó uniós módszertant, az Unió műszaki szabványait, szabályozási szempontjait és bevált finanszírozási gyakorlatait. Emellett iránymutatásként szolgáltak a nemzetközi pénzügyi intézmények, a releváns uniós finanszírozási források, valamint a nemzeti és magánbefektetők számára arra vonatkozóan, hogy mire összpontosítsák finanszírozásukat és tevékenységeiket ezekben a régiókban. Ezek a hatások még fontosabbá válnak Ukrajna és az érintett szomszédos ország, a Moldovai Köztársaság helyreállítási és újjáépítési folyamatának elősegítése keretében.

Az értékelés továbbá arra a következtetésre jutott, hogy a harmadik országok TEN-T politikával kapcsolatos együttműködése abból a szempontból is megfelelő, hogy előmozdítja a magas szintű európai környezetvédelmi és szociális normákat, valamint a pénzügyi fenntarthatóságot a szárazföldi folyosók mentén. A szomszédos országokkal folytatott közös hálózattervezési tevékenységek, amelyek a TEN-T indikatív bővítéseiből vezetnek, stabil keretet biztosítanak az uniós források és a globális nemzetközi pénzügyi intézmények által támogatott, koncentrált közlekedési infrastrukturális beruházások számára. Az értékelés megállapította azt is, hogy a nemzetközi fejlemények (például a csatlakozási tárgyalások előrehaladása és a nyugat-balkáni régióra vonatkozó Közlekedési Közösségről szóló szerződés aláírása) arra utalnak, hogy ez a megközelítés továbbra is releváns a 2030/2050-es távlatok tekintetében, és később is az maradhat. Ez az új geopolitikai helyzetben

fokozottabban igaz. Az európai közlekedési folyosók e módosított javaslat szerinti kiterjesztése Ukrajnára és a Moldovai Köztársaságra igen értékes hozzájárulás lehet ezen országok helyreállítási és újjáépítési folyamatához.

- **Konzultációk az érdekelt felekkel**

2022. június 29-én intézményközi találkozóra került sor, amelyen nemcsak a 27 uniós tagállam, hanem Ukrajna, a Moldovai Köztársaság és Grúzia magas szintű képviselői is részt vettek. A találkozó témája az volt, hogy az Ukrajnával szembeni orosz agresszív háború következtében kialakult új geopolitikai helyzet milyen következményekkel jár konkrétan a TEN-T politika, tágabb értelemben pedig az uniós közlekedéspolitika szempontjából, és hogy a TEN-T hogyan alkalmazkodjon ehhez az új helyzethez. A megbeszélések jelentősen hozzájárultak e módosított javaslathoz.

Emellett a francia és a cseh elnökség vezetésével 2022. június 8-án és 10-én mind a 27 uniós tagállammal kétoldalú találkozókra került sor, ahol megvitatták a javaslat tervezett módosításait, nevezetesen a különböző nyomtávolságú vonalaknak az európai szabvány szerinti 1 435 mm-es névleges nyomtávolságra való átállítását, valamint az Oroszországgal és Belarusszal közös határokon átnyúló vasútvonalak utolsó szakaszainak átminősítését.

Végezetül a Bizottság a honlapján közzétett egy véleményezési felhívást, amely ismerteti a kezelendő problémákat, az elérendő célokat és a szakpolitikai intézkedések tervezetét. A véleményezési felhívás keretében 2022. július 6-tól 2022. július 20-ig volt lehetőség visszajelzésre. Huszonkét válasz került nyilvántartásba, amelyek mindegyike támogatta a javasolt intézkedéseket. A főbb észrevételek a következők voltak:

- A javasolt intézkedések az európai közlekedési folyosók kiterjesztése révén hozzá fognak járulni az Ukrajnával és Moldovával való vasúti összeköttetések javításához. Javítani fogják Ukrajna és Moldova összeköttetését az EU-val, különösen az áru fuvarozás terén, hozzájárulva ezáltal az európai zöld megállapodás és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia célkitűzéseéhez.
- Az európai közlekedési folyosók Ukrajnára és Moldovára történő kiterjesztéséhez műszaki, szabályozási és adminisztratív követelményeknek kell teljesülniük.
- Ukrajnában, valamint Ukrajna és az EU között számos vasúti összeköttetés jelentős beruházásokat igényel. Terminálok és átrakodóhelyek építésére is szükség van.
- A kiterjesztett folyosók megvalósítása során a Bizottságnak kellő figyelmet kell fordítania a Románia, Moldova és Ukrajna közötti közúti összeköttetések (autópályák) fejlesztésére.
- A Duna folyóban nagy lehetőségek rejlenek az áruk Ukrajna és az EU közötti exportja és importja tekintetében.
- Az Ukrajna és Moldova közötti összeköttetések fejlesztéséhez, valamint a közlekedési infrastruktúra korszerűsítéséhez és újjáépítéséhez nagyon jelentős beruházásokra lesz szükség. Ehhez növelni kellene a TEN-T hálózat megvalósítására szánt uniós költségvetést.
- Az Ukrajna/Moldova és az EU közötti szabványos európai névleges nyomtávolságú vonalak kiépítése elengedhetetlen a vasúti átjárhatóság javításához. Ez növelni fogja a vasút hatékonyságát, különösen a határátkelőhelyeken szükséges várakozási idő csökkentése révén. A kiépítés hatását azonban gondosan értékelni kell, különös tekintettel a finanszírozás és az eltérő nyomtávolságú hálózattal való interoperabilitás tekintetében kifejtett hatásokra.

A véleményezési felhívásra adott egyik válasz a Dnyipro folyó TEN-T hálózatba való felvételével kapcsolatban aggályokat vet fel. Meg kell jegyezni, hogy a Dnyipro folyó TEN-T hálózatba való bevonása külön eljárás tárgyát képezte, és azt a Bizottság 2022. július 14-én felhatalmazáson alapuló jogi aktussal fogadta el. A jelenlegi javaslat csupán átveszi a fent említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusban szereplő TEN-T térképeket.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

E módosított javaslat tekintetében a Bizottság elsősorban az uniós tagállamok, valamint Ukrajna, a Moldovai Köztársaság és Grúzia intézményközi ülésének következtetéseire, valamint az egyes tagállamokkal folytatott kétoldalú eszmecserekre támaszkodott.

- **Hatásvizsgálat**

Az eredeti, 2021. december 14-i javaslatot alátámasztó hatásvizsgálaton⁸ túl nincs szükség új hatásvizsgálatra, mivel a fő célkitűzések és az előnyben részesített lehetőségek nem változtak, és a javasolt szöveg gazdasági, környezeti és társadalmi hatásai várhatóan nem különböznek majd lényegesen az eredeti javaslatban szereplő feltételek mellett várt hatásoktól. Ezenkívül az eredeti javaslathoz készült hatásvizsgálat figyelembe vette a harmadik országokból érkező szállítási forgalmat, de csak stilizált módon, és nem vette figyelembe a szomszédos harmadik országok indikatív hálózatainak pontos összehangolását. Mivel ez a javaslat főként a szomszédos harmadik országok térképeit módosítja, és az Unió területén korlátozza az ezen országok felé vezető utolsó mérföldes összeköttetéseket, várhatóan nincs hatással a kezdeti hatásvizsgálat eredményeire.

Ami a szabványos európai névleges vasúti nyomtávolságra való áttérést ösztönző új rendelkezéseket illeti, ez a javaslat kismértékben módosítja a korábbi jogalkotási javaslat azon követelményét, amely a TEN-T hálózaton létesítendő új (a rendelet hatálybalépésekor még megépítendő) vasútvonalakra vonatkozik, és az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra való áttéréssel rendelkezik. A 2021. decemberi jogalkotási javaslat mentesíti azon új vasútvonalakat e rendelkezés alól, amelyek egy ettől eltérő nyomtávolságú hálózat meghosszabbítását képezik, továbbá nem kapcsolódnak össze az Unió főbb vasútvonalaival. Ez a követelmény nem teljesen egyértelmű, és a jelenlegi javaslat célja ennek világosabb megfogalmazása és mindenekelőtt annak biztosítása, hogy az úgynevezett „elszigetelt hálózatok”, azaz a szabványos európai 1 435 mm-es névleges nyomtávolságától eltérő nyomtávolságú hálózatok ne mentesüljenek automatikusan e követelmény alól.

Ez a formai követelmény mindenesetre csak az új vasútvonalakra vonatkozik. Az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságú új vasútvonal építésének költségei elvben nem térnek el az egyéb nyomtávolságú vasútvonalak építésének költségeitől. Ezért az intézkedés gazdasági hatásaiban nem lehet jelentős különbség az eredeti hatásvizsgálathoz képest.

Egyelőre több tagállam is a szabványtól eltérő nyomtávolságú vasúthálózattal rendelkezik. A legújabb technológia lehetővé teszi a vonatok keréktávolságának változtatását és különböző nyomtávolságokon való működtetését. Az egy hálózaton belüli különböző nyomtávolságok kezelésére alkalmas másik technológia az infrastruktúra vonalaiba beépített úgynevezett harmadik sín, amely lehetővé teszi a különböző típusú vonatok közlekedését. Spanyolország például szabványos európai névleges nyomtávolságú nagysebességű hálózatot, ibériai nyomtávolságú hagyományos hálózatot és egyes városi csomópontokban metrikus nyomtávolságot használ. Bár ez többletköltséggel jár, létezik olyan technológia, amely biztosítja, hogy a vasútvonalak szabványos európai névleges nyomtávolságra való fokozatos átállása korlátozott hatást gyakoroljon a vasúti rendszerre, és ne zavarja meg a vasúti

⁸ SWD(2021) 472 final

forgalmat. A spanyolországi tapasztalatok azt is mutatják, hogy egyes vonalaknak a szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállítása elindítja a hálózat más részeinek átalakítását is. Az átállás megkezdése a TEN-T hálózat fő vasútvonalain várhatóan pozitív dinamikát hoz létre.

Másfelől ez a módosított javaslat tartalmaz egy olyan rendelkezést, amely felszólítja az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő vasúthálózattal rendelkező tagállamokat, hogy dolgozzanak ki az európai közlekedési folyosók meglévő vonala kapcsán a szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállási tervet. Ez a terv társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést is tartalmaz majd. A gazdasági és társadalmi hatásokat ezért az átállási terv keretében elemezzük. Ha ez az elemzés negatív költség-haszon mérleget mutat, a tagállamok eltekinthetnek attól, hogy hálózatuk bizonyos szakaszait a szabványos európai névleges nyomtávolságra építsék át.

Összességében a szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállás várhatóan pozitív hatásokkal és következményekkel jár. Fő célja mindenképp a vasúti közlekedés Unión belüli és a szomszédos harmadik országokkal való kölcsönös átjárhatóságának javítása. Például az ukrán fekete-tengeri kikötők orosz blokádját követően az ukrán mezőgazdasági termékek Unióba való exportjának szükségessége rámutatott az Unión belüli nem harmonizált nyomtávolságok káros gazdasági hatásaira is. Ahhoz, hogy a litvániai Klaipėda kikötőjébe eljusson, az ukrán vonatokon szállított gabonát át kell rakodni a Lengyelország és Ukrajna közötti határon (az európai szabvány szerinti 1 435 mm névleges nyomtávolságú vonatokra), majd újra át kell rakni a Lengyelország és Litvánia közötti határon (1 520 nyomtávolságú vonatokra). Ez a szállítási költségek növekedéséhez és idővesztéshez vezet, és mint ilyen, jó konkrét példa arra, hogy a különböző nyomtávolságok miatt az átjárhatóság hiánya milyen következményekkel jár az uniós vasúti rendszerre nézve. Az interoperabilitás ilyen hiánya súlyosan hátráltatja a közlekedési módok egymást kiegészítő jellegét is, különösen olyan válság esetén, amilyen az ukrán kikötők blokádjá, amelynek következményei a globális élelmezésbiztonságot veszélyeztetik. Ezenfelül a Franciaország és az Ibériai-félsziget közötti, Lengyelország és a balti országok közötti, illetve újabban Ukrajna és Lengyelország közötti több ezer határátlépő tehergépkocsi okozta környezetterhelés részben a vasúti hálózat át nem járhatóságának tudható be.

Az átjárhatósági kérdéseken túl az Európai Számvevőszék aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy az egyes nemzeti vasúti hálózatok a nyomtávolságok közötti különbségek miatt nem versengenek egymással. Egy 2016-ban közzétett, a vasúti árufuvarozásról szóló számvevőszéki jelentés⁹ például megállapította, hogy a szabványos nyomtávolság hiánya az EU-ban nem csupán a vasúti műveleteket és az átjárhatóságot korlátozó műszaki tényező. Az egy országon belüli vagy az Unión belüli különböző vasúti nyomtávolságok rontják a piaci szereplők közötti verseny dinamikáját is. Az új üzemeltetők belépését gátolhatja a gördülőállomány átjárhatóságának és a nyílt piac által elérhető méretgazdaságosság lehetőségének korlátozottsága. Ez súlyosbítja a piacra lépés egyéb akadályait, csökkenti a gördülőállomány-gyártók kínálatát és növeli a karbantartási költségeket.

A szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolság használata akadályozza a hagyományos vonalak üzemeltetéséhez szükséges európai járművek bérlésének lehetőségét is. Ez azt jelenti, hogy az új belépőknek megfelelő járművek beszerzésével kell versenyezniük az eltérő nyomtávolságú vonalakon. Mivel e járművek előállításának piaca nemzeti szintű, a gyártás területén a nemzetközi verseny hiánya magasabb árakhoz vezethet.

⁹ Az Európai Számvevőszék 8/2016. sz. különjelentése: A Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen.

A szabványos európai névleges nyomtávolság bevezetése ezért hozzá fog járulni a belső piac működésének javításához. A piacnyitás és a magas színvonalú, szabványos, teljes mértékben átjárható vasúthálózat (ERTMS, 740 méteres vonathossz, villamosítás stb.) fejlesztése hozzájárul a vasúti szállítási tevékenység fokozásához azáltal, hogy csökkenti az infrastruktúra és a gördülőállomány költségeit. Megkönnyíti az új belépők megjelenését a piacon, ha a gördülőállomány-kínálat a teljes hálózaton működtethető.

Végezetül az átállási terv az átmenet zökkenőmentességének biztosítására törekszik. Rendelkezésre állnak olyan technológiák, amelyek biztosítják a hálózat folyamatosságát az európai szabvány szerinti névleges nyomtávolság és a meglévő nemzeti hálózatok között. Ezeket a technológiákat azonban átmenetinek kell tekinteni, mivel a hosszú távú cél az egységes európai hálózat létrehozása. A hibrid rendszer hosszú távú megtartása állandósítaná a jelenlegi helyzetet, amely az interoperabilitási kérdéseken túl nehezíti az új piaci szereplők megjelenését, ugyanis nincs más választásuk, mint a szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő vonalakhoz szükséges járművek külön beszerzése.

Röviden összefoglalva, az átjárhatóság hiányából eredő többletköltségek miatt a vasúti forgalom nem versenyképes. Válsághelyzetben nem biztosított az egyik közlekedési mód egy másikkal való kiváltása, ami veszélyezteti a belső piac megfelelő működését.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az eredeti javaslat a Bizottság 2021. évi munkaprogramjának I. melléklete (új kezdeményezések) alá tartozik, és nem része a II. mellékletnek (REFIT-kezdeményezések).

A módosított javaslat tovább javítja a TEN-T vasútpolitikáját azáltal, hogy foglalkozik a TEN-T hálózaton található különböző nyomtávolságok kölcsönös átjárhatóságának kérdésével.

- **Alapvető jogok**

A módosított javaslat a teljes TEN-T hálózaton egységes követelményeket határoz meg a vasúti nyomtávolságokra vonatkozóan, ezáltal tovább javítja a TEN-T vasúthálózathoz való hozzáférést valamennyi felhasználó számára.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

E módosított javaslatnak a 2021. december 14-i eredeti jogalkotási javaslatban már jelettekhez képest nincs további hatása az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMELK

- **Végrehajtási tervek, valamint a monitoring, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A 2021. decemberi eredeti javaslatban foglaltaknak megfelelően a Bizottság a kezdeményezés előrehaladását, hatásait és eredményeit a TEN-T irányításán alapuló irányítási eszközök – például a megerősített európai koordinátorok és munkaterveik – segítségével fogja nyomon követni.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1–5. módosítás olyan új preambulumbekkezdések beillesztését érinti, amelyek a TEN-T által kezelendő és figyelembe veendő új geopolitikai dimenzióval és környezettel foglalkoznak.

A 6–9. módosítás célja nagyobb hangsúlyt helyezni a szabványos európai névleges vasúti nyomtávolságra való áttérés szükségességére, különösen az e rendelet hatálybalépésétől kezdődően még megépítendő új vonalak esetében, valamint az európai közlekedési folyosók meglévő vasúti szakaszaira vonatkozó megbízható átállási tervre.

A 10. módosítás Írország sajátos helyzetét veszi figyelembe, amely szigeti fekvése miatt elkülönül az európai vasúti rendszerektől, ezért mentesül az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolság alkalmazása alól.

A 11–14. módosítás a TEN-T rendelet mellékletében szereplő térképekkel kapcsolatos változtatásokra vonatkozik, nevezetesen Belarusz és Oroszország térképeinek törlésére, az Ukrajnára vonatkozóan elfogadott új indikatív térképek beillesztésére, az Oroszországba és Belaruszba vezető utolsó vasúti és közúti szakaszoknak törzshálózati szakaszcsoportként átfogó hálózati szakasszá történő átminősítésére, valamint az európai közlekedési folyosók Ukrajnára és a Moldovai Köztársaságra való kiterjesztésére.

- **Változások az eredeti jogalkotási javaslatához (COM(2021) 812 final) képest**

A 2021. december 14-i javaslatához képest (COM(2021) 812 final) az alábbiak módosultak:

PREAMBULUMBEKEZDÉSEK

1. A szöveg a következő új (39) preambulumbekkezdéssel egészült ki:

„(39) Az Oroszország által Ukrajna ellen indított agresszív háború pusztító hatása próbára tette az európai közlekedési hálózat ellenálló képességét. Újradefiniálta a geopolitikai környezetet és rávilágított az Unió határain kívüli, előre nem látható zavaró eseményekkel szembeni sebezhetőségünkre. A globális piacokra – például a globális élelmiszerbiztonságra – gyakorolt jelentős hatások egyértelművé tették, hogy az Unió belső piacát és közlekedési hálózatát nem lehet elszigetelten kezelni az uniós politika alakítása során. Nagyobb szükség van most az EU-val szomszédos partnerországokkal való jobb kapcsolatokra, mint valaha.”

2. A szöveg a következő új (40) preambulumbekkezdéssel egészült ki:

„(40) Az új geopolitikai helyzetre figyelemmel a szolidaritási folyosókról szóló, 2022. május 12-i bizottsági közlemény¹⁰ számos olyan jelentős közlekedési infrastrukturális problémát azonosított, amelyeket az Uniónak és a szomszédos országoknak meg kell oldaniuk Ukrajna gazdaságának és fellendülésének támogatása, valamint a mezőgazdasági és egyéb áruk uniós és világpiacokra való bejutásának lehetővé tétele érdekében, vagyis hogy az Európával való összeköttetés jelentősen javuljon mind az export, mind az import tekintetében. Az Unióval való jobb összeköttetés biztosítása érdekében az említett közlemény javasolta az európai közlekedési folyosók Ukrajnára és a Moldovai Köztársaságra való kiterjesztésének értékelését.”

3. A szöveg a következő új (41) preambulumbekkezdéssel egészült ki:

„(41) Oroszország Ukrajna ellen indított agresszív háborúja és a Belarusz által a konfliktusban képviselt álláspont miatt az Unió, valamint Oroszország és Belarusz között a TEN-T politika terén folytatott együttműködés nem helyénvaló, és nem is szolgálja az Unió érdekeit. Ezért e két harmadik országban meg kell szüntetni a TEN-T hálózattal kapcsolatos munkát. Következésképp az uniós tagállamok területén

¹⁰ COM(2022) 217 final

az Oroszországgal és Belarusszal való, határokon átnyúló összeköttetések javítása már nem élvez prioritást. Jelenleg Finnország, Észtország, Lettország, Litvánia és Lengyelország területéről van összeköttetés e két harmadik ország felé. Annak tükrözése érdekében, hogy az említett összeköttetések kiépítése és korszerűsítése kisebb prioritást élvez, az Oroszországgal és Belarusszal való, jelenleg a törzshálózat részét képező határon átnyúló összeköttetések utolsó szakaszait törzshálózati szakaszcsoportra átfogó hálózati szakasszá kell átcsoportosítani, amelyre csak egy későbbi, 2050-es megvalósítási határidő van érvényben. Mindazonáltal, ha Belaruszban demokratikus átmenetre kerülne sor, az ország és az EU közötti határokon átnyúló kapcsolatok kiépítése és korszerűsítése kiemelt prioritást jelentene a demokratikus Belaruszra vonatkozó átfogó gazdasági tervvel összhangban, többek között az országnak a rendeletbe való újbóli felvétele révén.”

4. A szöveg a következő új (42) preambulumbekkezdéssel egészült ki:

„(42) Az új geopolitikai környezet azt is megmutatta, hogy mennyire fontosak a zökkenőmentes közlekedési összeköttetések az Unió területén belül és a szomszédos harmadik országokkal. Az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő vasúti nyomtávolság súlyosan hátráltatja a vasúti hálózatok átjárhatóságát az Unió egészében, sőt hatással van ezen elszigetelt vasúti hálózatok versenyképességére is. Az új vasútvonalakat ezért az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolság alkalmazásával kell megépíteni. Ezenkívül az eltérő nyomtávolságú hálózattal rendelkező tagállamoknak értékelniük kell az európai közlekedési folyosók meglévő vonalainak erre való átállítását. Ez a kötelezettség nem alkalmazandó Írországra, mivel szigeti fekvése miatt közlekedési hálózata teljes mértékben elkülönül az Unió területén lévő szárazföldi összeköttetésektől.”

5. A (39) és az azt követő valamennyi preambulumbekkezdés számozása (43) és további preambulumbekkezdésre változik.

III. FEJEZET: KÜLÖNÖS RENDELKEZÉSEK

1. szakasz: Vasúti közlekedési infrastruktúra

6. A 15. cikk (Az átfogó hálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények) az alábbiaknak megfelelően módosul:

- a) a (2) bekezdés b) pontját el kell hagyni;
- b) a (2) bekezdés c), d) és e) pontjának számozása b), c) és d) pontra módosul;
- c) a (3) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„az elszigetelt hálózatok mentesülnek a (2) bekezdés a)– d) pontjai szerinti követelmények alól;”.

7. A 16. cikk (A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közlekedési infrastruktúrájára vonatkozó követelmények) az alábbiaknak megfelelően módosul:

- a) a (2) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a kiterjesztett törzshálózat teherforgalmi vonalai tekintetében megfelelően a 15. cikk (2) bekezdésének a)–d) pontjában meghatározott követelményeknek, valamint a tehervonatok esetében az általános 100 km/h minimális üzemi pályasebességnek;”

- b) a (2) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a kiterjesztett törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelményeknek;”

c) a (3) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

a törzshálózat teherforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott követelményeknek, valamint a tehervonatok esetében az általános 100 km/h minimális üzemi pályasebességnek;”

d) a (3) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelményeknek;”

e) a (4) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a törzshálózat teherforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a 15. cikk (2) bekezdésének d) pontjában meghatározott követelményeknek;”

f) a (4) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a törzshálózat személyforgalmi vonalai tekintetében megfeleljen a (2) bekezdés b) pontjában meghatározott követelményeknek.”

8. A szöveg a következő 16a. cikkel egészül ki:

„16 a. cikk

Szabványos európai névleges vasúti nyomtávolság

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy mind az átfogó hálózat, a kiterjesztett hálózat és a törzshálózat új vasúti infrastruktúrája – beleértve a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett összeköttetéseket is – az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolsággal rendelkezzen. Ez a követelmény akkor tekinthető teljesítettnek, ha az infrastruktúrán közlekedni tudnak 1 435 mm-es nyomtávolságú vonatok. E cikk alkalmazásában új vasúti infrastruktúra minden olyan infrastruktúra, amelynek építési munkálatai e rendelet hatálybalépésének napján még nem kezdődtek meg.
 - (2) Az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú vasúthálózattal akár részben rendelkező tagállamok legkésőbb két évvel e rendelet hatálybalépését követően elkészítik az európai közlekedési folyosókon található meglévő vasútvonalak 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállási tervét. Az átállási tervet össze kell hangolni az átállás által érintett egy vagy több szomszédos tagállammal.
 - (3) A tagállamok az átállási tervben meghatározhatják azokat a vasútvonalakat, amelyek nem fognak átállni az 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra. Az átállási tervnek tartalmaznia kell egy társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzést, amely indokolja a vasútvonalak 1 435 mm-es szabványos európai névleges nyomtávolságra való átállításának mellőzésére vonatkozó döntést, valamint az átjárhatóságra gyakorolt hatás értékelését.
 - (4) Az átállási tervhez kapcsolódó infrastrukturális és beruházástervezési prioritásokat az 53. cikkel összhangban bele kell foglalni azon európai közlekedési folyosó európai koordinátorának első munkatervébe, amelynek része a szabványos európai névleges nyomtávolságtól eltérő nyomtávolságú tehervonal.”
9. A 19. cikk (A vasúti infrastruktúra fejlesztésének további prioritásai) az alábbiaknak megfelelően módosul:

- a) a szöveg a következő a) ponttal egészül ki:
„a) áttérés a szabványos európai névleges nyomtávolságra (1 435 mm);”
- b) az a)–g) pontok számozása b)–h) pontra változik.

VI. FEJEZET: KÖZÖS RENDELKEZÉSEK

10. A 63. cikk (Mentességek) a következő második albekezdéssel egészül ki:
„A 16a. cikk rendelkezései Írországra nem alkalmazandók.”

I. MELLÉKLET

11. A COM(2021) 812 final dokumentum I. MELLÉKLETÉNEK – 1/23., 2/23., 3/23., 4/23., 5/23., 14/23. és 15/23. jelzetű térképei helyébe az e módosított javaslat I. melléklete 1–6. részének térképei lépnek az alábbiak szerint:
- a) az I. MELLÉKLET 1/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 1/6. része lép;*
 - b) az I. MELLÉKLET 2/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 1/6. része lép;*
 - c) az I. MELLÉKLET 3/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 2/6. része lép;*
 - d) az I. MELLÉKLET 4/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 3/6. része lép;*
 - e) az I. MELLÉKLET 5/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 4/6. része lép;*
 - f) az I. MELLÉKLET 14/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 5/6. része lép;*
 - g) az I. MELLÉKLET 15/23. részének helyébe az I. MELLÉKLET 6/6. része lép.*

III. MELLÉKLET

12. A COM(2021) 812 final dokumentum III. MELLÉKLETÉNEK – 1/14., 4/14., 5/14., 6/14., 7/14., 8/14., 9/14. 10/14., 13/14. és 14/14. jelzetű térképei helyébe az e módosított javaslat II. melléklete 1–8. részének térképei lépnek az alábbiak szerint:
- a) a III. MELLÉKLET 1/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 1/8. része lép;*
 - b) a III. MELLÉKLET 4/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 1/8. része lép;*
 - c) a III. MELLÉKLET 5/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 2/8. része lép;*
 - d) a III. MELLÉKLET 6/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 3/8. része lép;*
 - e) a III. MELLÉKLET 7/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 4/8. része lép;*
 - f) a III. MELLÉKLET 8/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 5/8. része lép;*
 - g) a III. MELLÉKLET 9/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 6/8. része lép;*
 - h) a III. MELLÉKLET 10/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 7/8. részének első térképe lép;*
 - i) a III. MELLÉKLET 13/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 7/8. részének második térképe lép;*
 - j) a III. MELLÉKLET 14/14. részének helyébe a II. MELLÉKLET 8/8. része lép.*

IV. MELLÉKLET

13. A COM(2021) 812 final dokumentum IV. MELLÉKLETÉNEK – 1/12. és 8/12. jelzetű térképei helyébe az e módosított javaslat III. melléklete 1. és 2. részének térképei lépnek.
14. A COM(2021) 812 final dokumentum IV. MELLÉKLETÉNEK 12/12. részét el kell hagyni.