

Bruxelles, 13 mai 2022
(OR. en)

9098/22

TRANS 283
AGRI 189
RELEX 648
COMPET 334
VETER 45
PHYTOSAN 18
ECOFIN 429
FAO 13

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	13 mai 2022
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 217 final
Subiect:	COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina pentru a facilita exporturile agricole ale Ucrainei și schimburile comerciale bilaterale cu UE

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 217 final.

Anexă: COM(2022) 217 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.5.2022
COM(2022) 217 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina pentru a facilita
exporturile agricole ale Ucrainei și schimburile comerciale bilaterale cu UE**

1. Introducere

Economia Ucrainei este grav afectată de războiul de agresiune al Rusiei. Exporturile, în special, au fost limitate în mod drastic din cauza blocadei instituite de marina rusă asupra porturilor ucrainene de la Marea Neagră, întrucât, înainte de război, 90 % din exporturile de cereale și de semințe oleaginoase se realizau prin aceste porturi.

Invazia neprovocată și nejustificată a Rusiei are deja un impact major asupra piețelor alimentare globale și va submina și mai mult securitatea alimentară la nivel mondial. În lipsa unor acțiuni rapide, rezerva mondială de cereale va fi afectată și anul viitor. În condiții normale, 75 % din producția de cereale a Ucrainei era exportată, generând aproximativ 20 % din veniturile naționale anuale din export¹. Aproximativ o treime din exporturi sunt destinate Europei, Chinei și, respectiv, Africii.

UE se angajează să sprijine economia și redresarea economică a Ucrainei, precum și să contribuie la stabilizarea piețelor alimentare globale și la îmbunătățirea securității alimentare la nivel mondial. Prin urmare, garantarea faptului că Ucraina poate exporta bunurile pe care dorește să le exporte, poate continua să sprijine producția locală și poate să asigure o mai mare consolidare a conectivității cu Europa atât pentru exporturi, cât și pentru importuri reprezintă o provocare comună. Având în vedere acest obiectiv, Comisia a propus recent eliminarea temporară a tuturor taxelor vamale la importurile din Ucraina rămase în vigoare în temeiul Acordului de asociere UE-Ucraina, precum și suspendarea tuturor măsurilor de protecție comercială cu privire la oțelul ucrainean².

În special în ceea ce privește securitatea alimentară la nivel mondial, este urgent și important să se garanteze faptul că Ucraina poate exporta pe piețele mondiale produsele agricole depozitate în prezent în țară. Trebuie să ajutăm Ucraina să se asigure că viitoarele recolte pot fi depozitate în condiții de siguranță și că pot fi semănate noi culturi.

În timp ce accesul Ucrainei la rutele de pe Marea Neagră este restabilit, pentru ca produsele agricole să ajungă pe piețele mondiale și ale UE și, de asemenea, pentru a garanta faptul că Ucraina ar putea importa bunuri de primă necesitate (cum ar fi ajutor umanitar, alimente, hrană pentru animale, îngrășăminte, combustibil), **există o nevoie urgentă de a se stabili rute logistice alternative care să utilizeze toate modurile de transport și să conecteze UE cu Ucraina.** Acest lucru necesită extinderea și dezvoltarea serviciilor de transport de mărfuri corespunzătoare de-a lungul rutelor logistice respective care leagă Ucraina de porturile maritime din UE, unde mărfurile ar putea fi expediate mai departe sau ar putea fi, de asemenea, depozitate. **Acest lucru este esențial atât pentru fermierii din Ucraina, cât și pentru consumatorii din UE și din afara acesteia.**

Prezenta comunicare a identificat principalele blocaje raportate de statele membre ale UE, de autoritățile ucrainene, precum și de părțile interesate din UE și din Ucraina. Ca parte a răspunsului solidar al UE pentru Ucraina, Comisia Europeană propune în prezent un plan de acțiune cu măsuri pe termen scurt, mediu și lung pentru a aborda blocajele respective. Comisia va colabora cu statele membre, cu autoritățile ucrainene, cu operatorii de transport, cu furnizorii de echipamente și cu toate celelalte părți interesate relevante din ambele părți pentru a stabili rute logistice alternative și optimizate: noile „**culoare de solidaritate UE-Ucraina**”. Aceste culoare vor facilita în special expedierea produselor agricole din Ucraina,

¹ Ucraina este cel mai mare exportator de ulei de floarea-soarelui la nivel mondial (50 % din exporturile la nivel mondial), al treilea exportator de rapiță (20 %) și de orz (18 %), al patrulea exportator de porumb (16 %) și al cincilea exportator de grâu (12 %).

² COM(2022) 195 final.

dar și comerțul bilateral cu mărfuri și accesul Ucrainei la piețele internaționale și la lanțurile de aprovizionare globale, asigurându-se faptul că pe piața mondială ajung cerealele atât de necesare.

2. Blocajele

În prezent, mii de vagoane sunt în așteptarea vămuirii în partea ucraineană a frontierei cu statele membre învecinate. Și mai multe cereale sunt încă depozitate în silozuri, gata pentru export. Durata medie de așteptare din prezent a vagoanelor este de 16 zile, iar la unele puncte de trecere a frontierei UE-Ucraina, aceasta este de până la 30 de zile. Pentru camioane, timpul de așteptare la frontierele relevante este, de asemenea, prea lung. Din cauza acestor obstacole de ordin logistic, autoritățile ucrainene au fost nevoite să impună restricții la export în anumite direcții.

În strânsă cooperare cu statele membre ale UE, cu autoritățile publice din Ucraina și cu reprezentanții sectorului transporturilor și ai sectorului agricol, Comisia a identificat mai multe blocaje care ar putea împiedica redirectionarea atât de necesară a exporturilor și a importurilor ucrainene, și anume:

- Ucraina utilizează **un ecartament al căilor ferate de 1 520 mm lățime³ (cale largă), în timp ce ecartamentul standard al UE (ecartamentul UIC) are o lățime de 1 435 mm.** Prin urmare, vagoanele ucrainene nu pot fi utilizate în majoritatea statelor membre ale UE, iar mărfurile trebuie transbordate din vagoane de cale largă în vagoane care corespund ecartamentului standard al UE. O astfel de transbordare trebuie să se efectueze în locurile destinate logisticii din apropierea punctelor de trecere a frontierei⁴ de pe ambele părți ale frontierei, fie prin schimbarea boghiurilor vagoanelor, fie prin încărcarea mărfurilor din vagoane de cale largă în vagoane care corespund ecartamentului standard al UE.
- **Capacitatea actuală de transbordare este de departe insuficientă** și nu este adaptată pentru a opera volume substanțiale de mărfuri. În plus, transbordarea necesită mult timp și utilaje speciale, care ar putea să fie prezente într-un număr prea mic la punctele de transbordare, sau capacitatea unor astfel de mașini nu face față creșterii bruște a cererii.
- În timp ce **porturile maritime ucrainene se află sub blocada rusă**, anumite nave maritime pot ajunge, de asemenea, în porturile interioare ucrainene de pe Dunăre, însă acestea nu pot acoperi decât o mică parte din totalul nevoilor în materie de export în prezent, iar funcționarea lor este expusă unor riscuri sporite în timpul navigării în zonele nordice ale Mării Negre; accesul feroviar și rutier din Odesa este, de asemenea, vulnerabil.
- **Realizarea conectivității prin intermediul camioanelor este dificilă** din cauza lipsei de vehicule disponibile, a anumitor restricții din cadrul care reglementează drepturile de transport, a altor norme care îngreunează circulația transfrontalieră a vehiculelor, a problemelor administrative legate de eliberarea și valabilitatea documentelor, precum și a penuriei de șoferi de camioane atât în Ucraina, cât și în UE. Timpul de așteptare al camioanelor la frontiere depășește adesea 12 ore.

³ Același tip de ecartament lat se utilizează în statele baltice și în Moldova, iar în Finlanda se utilizează un ecartament de 1 524 mm.

⁴ Cu excepția liniei LHS, care leagă punctul de trecere a frontierei din Hrubieszów de Sławków (în apropierea orașului Katowice) în Polonia.

- Feedbackul din partea părților interesate sugerează că încă se produc întârzieri **inutile⁵ și costisitoare ale transporturilor din cauza controalelor la frontieră** (controale fitosanitare și veterinare și vămuire).

3. Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-UA

Deși Comisia Europeană nu poate substitui acordurile comerciale dintre operatorii din UE și comercianții ucraineni de cereale, aceasta poate contribui la facilitarea coordonării între părțile interesate, precum și între autoritățile relevante. Măsurile pe termen scurt trebuie să deblocheze potențialul logistic existent, în timp ce acțiunile suplimentare pe termen mediu și lung ar trebui să servească drept factori ce favorizează schimburile comerciale postbelice ale Ucrainei și să sprijine reconstrucția țării.

Blocada navală temporară din nordul Mării Negre, precum și reținerea la sol a aeronavelor civile din Ucraina impun ca noile rute de aprovizionare pentru exporturile și importurile ucrainene să fie organizate în principal prin intermediul transportului terestru și al operațiunilor pe căile navigabile interioare. Statele membre care se află în apropierea Ucrainei alocă resurse și eforturi semnificative pentru ca exporturile din Ucraina către UE și în afara acesteia să se desfășoare fără probleme. Comisia recunoaște eforturile depuse de aceste state membre ale UE aflate în prima linie și intenționează să sprijine în continuare acțiunile relevante pe care acestea le întreprind.

În prezent, prioritatea este de a mobiliza și de a utiliza în mod optim infrastructura și echipamentele existente, de a extinde capacitățile în măsura posibilului și de a crește și a diversifica numărul de rute care ar putea fi utilizate pentru continuitatea comerțului. Investițiile în noi infrastructuri și echipamente, precum și în modernizarea celor existente sunt, de asemenea, necesare, dar necesită adesea perspective pe termen mediu și lung.

Măsuri pe termen scurt

3.1 Material rulant pentru mărfuri, nave și camioane suplimentare

Este necesar un număr mare de vagoane care corespund ecartamentului standard al UE pentru a satisface cererea continuă din lanțul logistic către piețele de export relevante. Această chestiune ar putea fi abordată parțial prin asigurarea celei mai eficace utilizări a materialului rulant (de exemplu, prin reducerea la minimum a duratei călătoriei, precum și a timpului de încărcare/descărcare în centrele de transbordare și în porturi), dar, în mod evident, oferta insuficientă de vagoane care corespund ecartamentului standard al UE rămâne un blocaj semnificativ.

Există o nevoie urgentă de vagoane siloz pentru cereale și vagoane intermodale, precum și de containere și containere-cisternă (pentru lichide, de exemplu, ulei de floarea-soarelui). În ceea ce privește transportul pe Dunăre, **sunt necesare mai multe șleपुरi și vase de coastă.** Întrucât vagoanele intermodale sunt disponibile într-o mai mare măsură în UE, procesul (mobil) de mutare a containerelor cu macaraua la punctele de trecere a frontierei poate fi extins relativ rapid. Prin urmare, este important să se evalueze de urgență opțiunea

⁵ Legislația UE nu impune nicio certificare veterinară sau fitosanitară nici pentru importurile de cereale, nici pentru tranzitul prin UE.

unei utilizări sporite a containerelor pentru transportul cerealelor și disponibilitatea acestora atât în Ucraina, cât și în UE.

Pentru a corela cererea și oferta de material rulant, șlepuri/nave de coastă și alte vehicule și echipamente relevante, **Comisia va institui o platformă de stabilire a contactelor**. Din partea Ucrainei, ministerele, autoritățile vamale și Consiliul de Coordonare pentru Logistică în Agricultură creat recent în Ucraina, precum și părțile interesate ucrainene sunt cele mai în măsură să preconizeze cererea de servicii de transport. În UE, pe lângă participarea părților interesate relevante din sector (de exemplu, societățile de transport, operatorii de transbordare, coridoarele de transport feroviar de marfă, porturile), fiecare stat membru va fi invitat să desemneze **un punct de contact dedicat culoarelor de solidaritate (ghișeu unic)**, însărcinat cu asigurarea legăturii cu actorii din lanțul logistic național și cu asigurarea soluționării rapide a tuturor problemelor logistice legate de aspectele aflate sub controlul autorităților lor respective. Comisia va conduce crearea platformei și va juca rolul de mediator între diferiții actori pentru a îmbunătăți în mod semnificativ organizarea operațiunilor de transport. Misiunea UE de consiliere în Ucraina (EUAM Ucraina) va continua să ofere consultanță autorităților ucrainene.

Acțiuni:

- (1) Comisia invită actorii de pe piața UE să **pună urgent la dispoziție echipamentele, materialul rulant, vehiculele, șlepurile și navele necesare**. Asociațiile relevante din sector⁶ ar trebui să își mobilizeze de urgență membrii în această privință.
- (2) Comisia va colabora îndeaproape cu statele membre, cu autoritățile ucrainene și cu părțile interesate din sector pentru a institui o **platformă de stabilire a contactelor** pentru a facilita schimburile între actorii din lanțul logistic în vederea optimizării fluxului de mărfuri.
- (3) Comisia invită fiecare stat membru să identifice un **punct de contact dedicat culoarelor de solidaritate**, care să permită părților interesate să notifice problemele de-a lungul lanțului logistic.

3.2 Capacitatea rețelor de transport și a terminalelor de transbordare

Liniile aferente transportului de mărfuri sunt, în multe cazuri, congestionate în mai multe state membre și, prin urmare, planificarea și utilizarea eficace a infrastructurii feroviare sunt extrem de importante atunci când trebuie manipulate volume suplimentare mari de mărfuri. Deși comercianții ucraineni își concentrează în prezent cea mai mare parte a eforturilor asupra transporturilor prin România și Polonia, ar trebui explorată în mod activ **utilizarea unor linii alternative de transport de mărfuri și a unor capacități alternative de transbordare, ale containerelor și ale porturilor maritime** în alte state membre⁷ în care ar putea exista capacități neutilizate, cum ar fi, de exemplu, statele baltice sau Bulgaria.

Având în vedere caracterul urgent al situației, este, de asemenea, justificat **să se acorde prioritate temporară în rețeaua europeană de transport trenurilor care exportă mărfuri**

⁶ Cum ar fi UIP, ERFA, CER, UIRR, FEPORT, EFIP, ESPO, ESO/EBU, CEMA, ECSA, WSC.

⁷ De exemplu, Slovacia are o capacitate zilnică de transbordare de 30-40 de trenuri care corespund ecartamentului european (cu un potențial de 50-60 de trenuri) care nu este încă utilizată și există o linie cu ecartamentul standard al UE din Polonia către Kaunas, Lituania, unde există capacitate de transbordare. Portul Klaipeda are o capacitate portuară care nu este afectată de îngheț pe tot parcursul anului.

din Ucraina. Pentru a realiza acest lucru, este necesar să se asigure o disponibilitate suficientă a sloturilor de transport feroviar de la centrele de transbordare până la porturile UE.

Capacitatea actuală de transbordare (inclusiv prin schimbarea roților sau a boghiurilor vagoanelor feroviare) este de departe insuficientă și nu este adaptată pentru a opera volume substanțiale de mărfuri. Transbordarea este o activitate care necesită mult timp și utilaje speciale, care nu sunt disponibile în număr suficient la punctele de transbordare. **Încărcătoarele mobile de cereale⁸ pot accelera semnificativ transbordarea**, însă producția unor astfel de echipamente este limitată în UE. Prin urmare, ar trebui analizată posibilitatea de a transfera echipamentele existente disponibile către terminalele de la frontiera UE-Ucraina – de exemplu, prin contracte de închiriere temporară.

Încărcarea vagoanelor care corespund ecartamentului standard al UE se poate efectua de ambele părți ale frontierei, deoarece diferitele ecartamente pătrund în anumite puncte (până la 60 km) pe teritoriul Ucrainei și viceversa. Cu toate acestea, până în prezent, proprietarii de vagoane din UE au ezitat **să permită intrarea în Ucraina a materialului lor rulant și a vehiculelor lor**. Ucraina a adoptat un decret guvernamental⁹ pentru a acoperi din punct de vedere financiar costul daunelor provocate de vagoanele/șlepurile pierdute. Cu toate acestea, ar putea fi necesare garanții suplimentare pentru a se asigura faptul că operatorii din UE sunt încurajați să își continue activitatea. Va trebui să se analizeze dacă va fi necesar un instrument complementar – care să fie instituit de UE, în cooperare cu statele membre ale UE (de exemplu, cu agențiile naționale de credit la export) sau de instituțiile financiare internaționale¹⁰ – pentru a oferi garanții suplimentare pentru utilizarea capacităților de transbordare de ambele părți ale frontierei.

Alte opțiuni, precum transportul rutier, ar trebui, de asemenea, să fie luate în considerare. În acest sens, va fi necesară depășirea unora dintre limitările actuale legate de autorizațiile de tranzit, cardurile de tahograf ale conducătorilor auto, permisele de conducere, certificatele de competență profesională sau alte norme care împiedică activitatea camioanelor și a conducătorilor auto ucraineni în UE. De asemenea, ar trebui avute în vedere simplificări adecvate, inclusiv garanții, pentru a facilita operarea camioanelor din UE în Ucraina. La 6 aprilie 2022, Comisia a adoptat o recomandare¹¹ adresată Consiliului de a deschide negocieri în legătură cu un **acord privind transportul rutier cu Ucraina**, care s-ar putea aplica dincolo de durata sa inițială atât timp cât persistă impactul grav al agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei asupra infrastructurilor și operațiunilor de transport. Recomandarea¹² urmărește să acorde operatorilor de transport rutier ucraineni și din UE anumite drepturi de acces în ceea ce privește tranzitul și operațiunile bilaterale între teritoriile respective.

Acțiuni:

(4) Comisia solicită să se acorde prioritate transporturilor ucrainene care exportă produse agricole către coridoarele de transport de mărfuri cu cea mai bună capacitate

⁸ Astfel de mașini pot încărca două vagoane (130 t) pe oră (90 000 de tone pe lună) și mai multe mașini pot funcționa în paralel de-a lungul unui tren. Cu un nivel de investiții relativ scăzut, transbordarea poate fi intensificată.

⁹ Ordinul nr. 255-r al Cabinetului de Miniștri al Ucrainei din 30 martie 2022 (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2022-%D1%80#Text>).

¹⁰ Cum ar fi Banca Mondială, care deține o expertiză în acest sector.

¹¹ COM(2022) 167 final.

¹² Același lucru este propus pentru Moldova [COM(2022) 168 final].

disponibilă. Platforma de stabilire a contactelor din cadrul acțiunii (2) ar trebui să ajute în mod continuu la identificarea situațiilor în care există o astfel de capacitate.

(5) Comisia invită administratorii de infrastructură **să pună la dispoziție sloturile de transport feroviar necesare** între centrele de transbordare și porturile UE.

(6) Prin intermediul platformei de stabilire a contactelor, Comisia va colabora cu statele membre și cu sectorul pentru a **identifica principalele centre de transbordare/schimbare a ecartamentului** situate la frontierele UE-Ucraina și dincolo de acestea, pentru a stabili modalitatea de optimizare a volumelor care ar putea fi transbordate zilnic, pentru transportul în vrac și containerizat.

(7) Comisia invită actorii de pe piață să producă urgent **încărcătoare mobile de cereale** și/sau să împrumute/să vândă astfel de echipamente centrelor de transbordare relevante. Comisia va sprijini identificarea disponibilităților existente și stabilirea de legături între autoritățile și întreprinderile interesate și producătorii unor astfel de utilaje prin intermediul platformei de stabilire a contactelor.

(8) Cu ajutorul platformei de stabilire a contactelor, Comisia va lansa o cerere de exprimare a interesului pentru porturile din UE, cu scopul de a le identifica pe cele către care ar putea fi lansate serviciile feroviare și rutiere și de a evalua modul în care se poate acorda prioritate acestor transporturi în porturi.

(9) Comisia va **analiza în continuare dacă ar fi necesare garanții suplimentare** și va lua în considerare cooperarea cu agențiile naționale de credit la export ale statelor membre ale UE, cu instituțiile financiare internaționale (de exemplu, Banca Mondială/BEI/BERD) și cu alți furnizori de finanțare pentru a stabili garanții suplimentare menite să sprijine întreprinderile de transport feroviar de marfă și de transport pe căile navigabile interioare, precum și proprietarii de vagoane și de camioane.

(10) Comisia va urmări să încheie rapid **un acord privind transportul rutier cu Ucraina** de îndată ce va fi acordat mandatul de către Consiliu.

(11) Comisia va monitoriza evoluțiile în ceea ce privește emiterea cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto și poate furniza orientări suplimentare care vor fi puse la dispoziție online¹³. Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor¹⁴ va juca un rol important în acest exercițiu. De asemenea, Comisia intenționează să adopte o propunere legislativă de regulament de stabilire a unor măsuri specifice și temporare, în contextul invadării Ucrainei de către Rusia, cu privire la documentele conducătorilor auto.

3.3 Operațiuni vamale și alte controale

Deși obiectivul nostru este de a facilita logistica, procedurile vamale încă sunt necesare pentru toate transporturile, iar vămuirea poate dura până la câteva zile din cauza procedurilor îndelungate¹⁵. Prin urmare, se pare că este urgent să se stabilească ce proceduri vamale nu

¹³ https://transport.ec.europa.eu/ukraine/keeping-transport-running-smoothly/road-transport_en

¹⁴ Această rețea informală a ministerelor transporturilor a fost instituită prin Comunicarea privind culoarele verzi (2020/C 96 I/01, JO C 96I, 24.3.2020, p. 1-7) în martie 2020 și a fost reactivată atunci când a început agresiunea Rusiei. Rețeaua, prezidată de Comisie, este o modalitate eficientă de a face schimb de informații între statele membre.

¹⁵ Pe termen mediu, Ucraina va fi încurajată să accelereze punerea în aplicare a programului său privind operatorii economici autorizați, să adere la convențiile vamale internaționale, să consolideze capacitățile de resurse umane și să consolideze echipamentele vamale de ambele părți ale frontierei dintre Ucraina și UE.

sunt esențiale și ar putea fi **simplificate** și să se analizeze domeniile în care ar fi necesară o **capacitate suplimentară**.

Legislația UE nu impune nicio certificare veterinară sau fitosanitară nici pentru importurile de cereale, nici pentru tranzitul prin UE. Ca parte a unui program național de control, statele membre pot preleva eșantioane pentru a verifica respectarea cerințelor UE cu privire atât la importuri, cât și la piața națională. Cu toate acestea, **controalele respective trebuie să fie bazate pe riscuri, proporționale și nediscriminatorii.** Din păcate, în prezent, verificările de acest tip pot dura mai multe zile și pot fi diferite de la un punct de trecere a frontierei la altul și de la un stat membru la altul. Întârzierile nu numai că împiedică expedierea rapidă a mărfurilor, ci implică și costuri suplimentare pentru comercianți și operatorii de transport.

În plus, nu toate punctele de trecere a frontierei dispun de numărul de personal necesar pentru a manipula în regim permanent vagoanele care sosesc. **Îmbunătățirea capacității pentru procedurile de control și inspecție și aplicarea mai proporțională a acestora sau scutirea mai proporțională de la acestea printr-o mai bună înțelegere a normelor aplicabile ar accelera semnificativ procedurile.** Prin urmare, este, de asemenea, necesar ca statele membre să se asigure că funcționarii de la posturile de frontieră dispun de un personal adecvat pentru a accelera toate controalele existente și pentru a furniza servicii 24 de ore din 24 la toate punctele de trecere a frontierei relevante. În plus, ar trebui să se efectueze controale și inspecții în alte locuri decât la frontieră (de exemplu, în porturile maritime sau la destinație).

Aceeași abordare trebuie promovată în porturile în care vămuirea sau controalele administrative, de frontieră și vamale ar trebui efectuate rapid, pentru a reduce la minimum timpul de descărcare/încărcare a materialului rulant în zona portuară.

Comisia încurajează **simplificarea în continuare a procedurilor privind eliberarea certificatelor de export necesare** în Ucraina. Simplificarea procedurilor de acest tip ar contribui la evitarea acumulării de întârzieri în transportul cerealelor din Ucraina.

În conformitate cu mandatele lor, Misiunea UE de consiliere în Ucraina (EUAM Ucraina) și Misiunea UE de asistență la frontieră în Moldova și Ucraina (EUBAM) pot oferi sprijin autorităților vamale și de frontieră ucrainene pentru a facilita intrarea mărfurilor în UE.

În orientările sale¹⁶ pentru gestionarea frontierelor externe în vederea facilitării trecerii frontierelor UE-Ucraina, Comisia a recomandat, de asemenea, ca, în cazul în care configurația unui anumit punct de trecere a frontierei o permite și statele membre pot trimite un număr suficient de ofițeri de frontieră și de funcționari vamali, să se încurajeze stabilirea unor „culoare de sprijin de urgență” pentru camioane, pentru a asigura continuarea furnizării de bunuri și servicii.

Acțiuni:

(12) Comisia, cu implicarea autorităților naționale și prin intermediul platformei de stabilire a contactelor, va **identifica blocajele cauzate de procedurile UE sau naționale de certificare sau de alte proceduri** și va încuraja autoritățile vamale ale statelor membre să adopte măsuri pentru a le remedia, cum ar fi, de exemplu, mutarea controalelor de la frontieră.

¹⁶ Comunicarea Comisiei intitulată „Furnizarea de orientări operaționale pentru gestionarea frontierelor externe în vederea facilitării trecerii frontierelor dintre Ucraina și UE”, C(2022)1404, 2.3.2022.

(13) Comisia îndeamnă statele membre să efectueze controale și eșantionări proporționale și bazate pe riscuri. Aceasta invită statele membre să aplice temporar o flexibilitate maximă sau chiar să renunțe temporar la cerințele neesențiale care decurg din legislația națională și să faciliteze procedurile administrative pentru a reduce la minimum sarcina administrativă.

(14) Statele membre ar trebui să asigure **capacitatea și prezența adecvată a funcționarilor responsabili de controalele la frontieră, a funcționarilor vamali și a inspectorilor fitosanitari și veterinari** la frontiere pentru a accelera procedurile de control.

(15) Comisia va convoca reuniuni periodice pentru a aborda orice probleme emergente și va aplica o **abordare coordonată** între statele membre. De asemenea, ar trebui să aibă loc reuniuni periodice cu autoritățile ucrainene pentru a monitoriza situația și pentru a aborda eventualele blocaje. Comisia va convoca, de asemenea, reuniuni cu reprezentanții sectorului pentru a se asigura că nu se elaborează cereri de certificate oficiale în cazul în care autoritățile competente din statul membru de destinație nu solicită acest lucru.

3.4 Depozitarea mărfurilor pe teritoriul UE

Deși cea mai importantă prioritate este transferul de produse agricole către porturile maritime, aceasta nu ar trebui să excludă utilizarea capacității de depozitare disponibile în UE pentru a elibera capacitatea de depozitare din Ucraina. Acest lucru ar putea asigura crearea unei rezerve – de preferință, în apropierea punctelor de trecere a frontierei și a stațiilor care se află de-a lungul liniilor de cale largă disponibile în UE, precum și în porturile maritime ale UE – și utilizarea mai eficace a materialului rulant. În acest sens, este necesară o cartografiere a capacității de depozitare. O astfel de evaluare a capacității de depozitare în porturile din UE ar fi benefică nu numai pe termen scurt, ci și pe termen mediu (recolta din vara și toamna anului 2022), deoarece este posibil ca o serie de instalații de depozitare a cerealelor din Ucraina să nu fie accesibile sau chiar să fie distruse.

Acțiune:

(16) Comisia va **evalua capacitatea de depozitare disponibilă în UE** și se va coordona cu statele membre pentru a contribui la asigurarea unei capacități mai mari de depozitare temporară.

Măsuri pe termen mediu și lung

3.5 Creșterea capacităților de infrastructură pe noile coridoare de export

Dincolo de necesitatea urgentă de a găsi rute alternative pentru a face față problemei critice a exporturilor de cereale, ar trebui, de asemenea, puse în aplicare cât mai curând posibil măsuri pe termen mediu pentru a îmbunătăți infrastructura (inclusiv terminalele de transbordare și multimodale, precum și conexiunile feroviar-rutier necesare din porturile relevante) din UE și de pe teritoriul Ucrainei și al Moldovei și pentru a spori conectivitatea cu UE.

Comisia va continua să evalueze lacunele actuale și să identifice blocajele suplimentare. De exemplu, unele dintre punctele de trecere a frontierei cu ecartament dublu nu au mai fost utilizate de mult timp sau capacitatea a fost scăzută în ultimii ani. Cu toate acestea, pentru o operațiune extinsă, ar fi necesar ca aceste linii de pe teritoriul UE să fie recondiționate de urgență. Programele din perioada 2021-2027 finanțate din Fondul de coeziune și din Fondul

european de dezvoltare regională (în cadrul programelor Interreg)¹⁷, împreună cu instrumentele de finanțare externă ale Uniunii, ar putea contribui la lucrările aferente prin utilizarea unor proceduri de achiziții adecvate. Extinderea capacităților de schimbătoare de ecartament existente pentru vagoane și a capacităților de infrastructură de transport la punctele de frontieră reprezintă o altă prioritate, care poate fi, de asemenea, sprijinită prin intermediul instrumentelor menționate mai sus.

Acțiune:

(17) Comisia va oferi **îndrumare cu privire la finanțarea disponibilă și la cele mai adecvate proceduri de achiziții** care urmează să fie utilizate pentru a sprijini (re)construirea sau consolidarea infrastructurii în cazul în care intervențiile rapide pot produce rezultate rapide.

3.6 Noi conexiuni de infrastructură

Va trebui să se creeze noi conexiuni de infrastructură în cadrul procesului de reconstrucție a Ucrainei, care vor depăși cu mult preconizările de până acum din cadrul planului economic și de investiții pentru Ucraina. Evaluarea nevoilor viitoare ar trebui să se axeze pe:

- modernizarea conexiunilor transfrontaliere (rutier-rutier, feroviar-rutier și feroviar-feroviar) dintre UE și Ucraina și optimizarea și modernizarea fluxurilor de transport în ceea ce privește capacitatea de infrastructură, interoperabilitatea și eficiența serviciilor de trecere a frontierei, inclusiv redeschiderea unor puncte suplimentare de trecere a frontierei. Investițiile necesare pot fi sprijinite prin programul Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE);
- dezvoltarea de noi coridoare ale rețelei centrale transeuropene de transport (TEN-T), care să lege UE de Ucraina și Moldova;
- îmbunătățirea conectivității și a navigabilității pe coridorul Rin-Dunăre pentru a asigura un trafic mai eficient printr-o coordonare consolidată între porturi și autoritățile fluviale din UE, Ucraina și Moldova.

Cererile de propuneri din cadrul MIE vor permite sprijinirea proiectelor de îmbunătățire a legăturilor de transport dintre UE și Ucraina. Există, în special, posibilități de finanțare a conexiunilor feroviare, a terminalelor feroviar-rutier și feroviar-feroviar (inclusiv care urmează să abordeze schimbarea ecartamentului), precum și a proiectelor care vizează facilitarea fluxurilor de trafic în zonele de control la frontieră de la frontiera externă a Uniunii. Proiectele care vizează creșterea navigabilității pe Dunăre pot beneficia, de asemenea, de sprijin prin intermediul MIE. Proiectele cu dublă utilizare pentru drumuri și aeroporturi sunt, de asemenea, eligibile în conformitate cu cererile de propuneri dedicate mobilității militare din cadrul MIE. Pe lângă MIE, se efectuează o evaluare a celorlalte mecanisme de finanțare ale UE care ar putea fi mobilizate pentru a acoperi nevoile. În acest context, se desfășoară în prezent o evaluare a fezabilității recondiționării și modernizării cu finanțare din partea UE a anumitor puncte de pe teritoriul Ucrainei de trecere a frontierei către UE (de exemplu, două către România și unul către Slovacia), cu scopul de a le spori capacitatea și de a le permite să prelucraze mărfurile. În viitor, ar putea fi avute în vedere și alte puncte de trecere a frontierei.

¹⁷ Statele membre vor putea introduce astfel de cereri de finanțare în planurile lor de investiții care stau la baza acordurilor operaționale, facilitând astfel finanțarea proiectelor demarate după ianuarie 2022.

Acțiuni

(18) Ca parte a revizuirii în curs a TEN-T¹⁸, Comisia va evalua extinderea coridoarelor TEN-T în Ucraina pentru a oferi o conectivitate sporită cu UE prin dezvoltarea unor linii feroviare cu ecartament standard al UE atât în Ucraina, cât și în Moldova.

(19) Pentru a pregăti terenul, Comisia va adopta de urgență o decizie de încheiere, după ce va fi împuternicită de Consiliu, a unui **acord la nivel înalt cu Ucraina** cu privire la revizuirea hărților TEN-T.

(20) Cererea de propuneri din cadrul MIE va permite concentrarea sprijinului în special asupra proiectelor care vizează îmbunătățirea interoperabilității și a conectivității rețelei de transport a Uniunii cu Ucraina.

4. Concluzii

Având în vedere gradul ridicat de incertitudine și de instabilitate care va prevala atât timp cât războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei continuă, flexibilitatea, agilitatea și reziliența vor fi indispensabile pentru a menține funcționalitatea rutelor de transport și a lanțurilor de aprovizionare dintre UE și Ucraina.

Pe termen scurt, este esențial ca Ucraina să rămână pe deplin integrată în lanțurile de aprovizionare și piețele agricole la nivel mondial.

Introducerea mai multor produse agricole pe piețele globale este esențială pentru a aborda insecuritatea alimentară din ce în ce mai mare la nivel mondial cauzată de invadarea Ucrainei de către Rusia și de consecințele devastatoare ale acesteia. Pentru a absorbi în cea mai mare măsură posibilă volumul de mărfuri care treceau înainte prin porturile maritime ucrainene, toate modurile de transport trebuie mobilizate la capacitate maximă.

Instituirea culoarelor de solidaritate UE-Ucraina și celelalte acțiuni descrise mai sus sunt menite să acopere această perioadă de urgență pentru exporturile ucrainene, dar acestea vor juca un rol important și în acoperirea nevoilor Ucrainei în ceea ce privește importul de bunuri esențiale. Pentru a pune în aplicare aceste acțiuni, Comisia va colabora cu statele membre, cu autoritățile ucrainene, cu operatorii de transport din UE și din Ucraina, cu administratorii de infrastructură, cu proprietarii de material rulant, de nave și de vehicule, cu instituțiile financiare internaționale și cu alte părți interesate relevante din întreaga regiune.

¹⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/ip_21_6776