



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.5.2022
COM(2022) 217 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**En handlingsplan for solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine, der skal lette Ukraines
landbrugseksport og bilaterale handel med EU**

1. Indledning

Den ukrainske økonomi er hårdt ramt af Ruslands aggressionskrig. Især eksporten har været stærkt begrænset som følge af den russiske flådes blokade af de ukrainske havne ved Sortehavet, da disse havne tegnede sig for 90 % af eksporten af korn og oliefrø før krigen.

Ruslands uprovokerede og uberettigede invasion har allerede store konsekvenser for de globale fødevaremarkeder og vil yderligere underminere den globale fødevaresikkerhed. Hvis der ikke handles hurtigt, vil den globale kornforsyning også blive påvirket næste år. Under normale omstændigheder eksporteres 75 % af Ukraines kornproduktion, hvilket genererer ca. 20 % af de nationale årlige eksportindtægter¹. Omkring en tredjedel eksporteres til henholdsvis Europa, Kina og Afrika.

EU er fast besluttet på at støtte Ukraines økonomi og økonomiske genopretning samt bidrage til at stabilisere verdens fødevaremarkeder og forbedre den globale fødevaresikkerhed. Det er således en fælles udfordring at sætte Ukraine i stand til at eksportere de varer, landet ønsker, fortsat støtte den lokale produktion og sikre, at forbindelserne med Europa forbedres betydeligt for både eksport og import. Med dette mål for øje foreslog Kommissionen for nylig midlertidigt at afskaffe al udestående told på import fra Ukraine i henhold til associeringsaftalen mellem EU og Ukraine samt at suspendere alle handelsbeskyttelsesforanstaltninger over for ukrainsk stål².

Navnlig med hensyn til den globale fødevaresikkerhed er det presserende og vigtigt at gøre det muligt for Ukraine at eksportere de landbrugsprodukter, der i øjeblikket er oplagret i landet, til verdensmarkederne. Vi er nødt til at hjælpe Ukraine med at sikre, at den kommende høst kan oplagres sikkert, og at der kan sås nye afgrøder.

For at landbrugsvarerne kan nå ud til EU og verdensmarkederne og også for at sikre, at Ukraine kan importere de mest nødvendige varer (f.eks. humanitær bistand, fødevarer, dyrefoder, gødning og brændstof), **er der et presserende behov for at etablere alternative logistikruter, der benytter alle transportformer og forbinder EU med Ukraine**, samtidig med at Ukraines adgang til Sortehavsrunderne genoprettes. Dette kræver opskalering og udvikling af tilsvarende fragttjenester langs disse logistiske ruter, der forbinder Ukraine med søhavne i EU, hvorfra varer kan transporteres videre eller potentielt også oplagres. **Dette er ikke kun afgørende for landbrugerne i Ukraine, men også for forbrugerne i og uden for EU.**

I denne meddelelse konstateres de vigtigste flaskehalse, ifølge EU's medlemsstater, de ukrainske myndigheder, EU og de ukrainske interessenter. Som led i EU's solidaritetsindsats over for Ukraine fremlægger Europa-Kommissionen nu en handlingsplan med kort-, mellem- og langsigtede foranstaltninger til håndtering heraf. Kommissionen vil samarbejde med medlemsstaterne, de ukrainske myndigheder, transportvirksomheder, udstyrsleverandører og alle andre relevante interessenter på begge sider om at etablere alternative og optimerede logistiske ruter: de nye **"solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine"**. Disse baner vil navnlig lette videresendelsen af landbrugsprodukter fra Ukraine, men også vores bilaterale handel med varer og Ukraines adgang til internationale markeder og globale forsyningskæder og sikre, at hårdt tiltrængt korn når frem til verdensmarkedet.

¹ Ukraine er verdens største eksportør af solsikkeolie (50 % af verdens eksport), den tredjestørste af raps (20 %) og byg (18 %), den fjerdestørste af majs (16 %) og den femtestørste af hvede (12 %).

² COM(2022) 195 final.

2. Flaskehalse

På nuværende tidspunkt venter tusindvis af vogne på klarering ved den ukrainske side af grænsen til nabomedlemsstater. Der opbevares stadig mere korn i siloer, der er klar til eksport. Den nuværende gennemsnitlige ventetid for vognene er 16 dage med op til 30 dage ved nogle grænseovergangssteder mellem EU og Ukraine. Ventetiden for lastbiler ved de relevante grænser er også for lang. På grund af disse logistiske hindringer har de ukrainske myndigheder være nødt til at indføre eksportrestriktioner i visse retninger.

Kommissionen har i tæt samarbejde med EU-medlemsstaterne, Ukraines offentlige myndigheder og repræsentanter for industrien inden for transport og landbrug konstateret flere flaskehalse, der kan hindre den hårdt tiltrængte omlægning af Ukraines eksport og import, nemlig:

- Ukraine anvender **en sporvidde på 1 520 mm³ (bredspor), mens EU's normalsporvidde (UIC-sporvidde) er på 1 435 mm**. Det betyder, at ukrainske vogne ikke kan anvendes i de fleste EU-medlemsstater, og at varer skal omlades fra vogne, der kører på bredspor, til vogne på EU's normalspor. En sådan omladning skal finde sted på logistikområder i nærheden af grænseovergangsstederne⁴ på begge sider af grænsen, enten ved at skifte vognenes bogier eller ved at laste gods fra vogne på bredspor til vogne på EU's normalspor.
- Den nuværende **omladningskapacitet er langt fra tilstrækkelig** og ikke tilpasset til at operere med betydelige fragtmængder. Hertil kommer, at omladning er tidskrævende og kræver særlige maskiner, som måske ikke er til stede i tilstrækkeligt antal på omladningsstederne, eller sådanne maskiners kapacitet står ikke mål med den pludselige stigning i efterspørgslen.
- Selv om de **ukrainske søhavne er under russisk blokade**, kan de ukrainske indlandshavne på Donau også nås af visse søgående fartøjer. I øjeblikket kan de imidlertid kun dække en ret lille del af det samlede eksportbehov, og det medfører øget risiko at sejle i de nordlige områder af Sortehavet. Jernbane- og vejadgangen fra Odesa er også sårbar.
- **Det er vanskeligt at skabe forbindelse ved brug af lastbiler** på grund af manglen på tilgængelige køretøjer, visse begrænsninger inden for rammerne af transportrettigheder, andre regler, der hæmmer køretøjers grænseoverskridende bevægelighed, administrative spørgsmål vedrørende udstedelse og gyldighed af dokumenter samt manglen på lastbilchauffører både i Ukraine og EU. Ventetiden for lastbiler ved grænserne overstiger ofte 12 timer.
- Tilbage meldinger fra interessenter tyder på, at der stadig er **unødvendige⁵ og dyre forsinkelser af forsendelser på grund af grænsekontrol** (plant sundheds- og veterinærkontrol og toldklarering).

3. En handlingsplan for solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine

³ Det samme bredspor anvendes i de baltiske lande og Moldova, og i Finland anvendes der en sporvidde på 1 524 mm.

⁴ Med undtagelse af LHS-linjen, der forbinder grænseovergangsstedet Hrubieszów med Sławków (tæt på Katowice) i Polen.

⁵ EU-lovgivningen kræver ikke nogen veterinær- eller plantesundhedscertificering, hverken for import af korn eller for transit gennem EU.

Selv om Europa-Kommissionen ikke kan erstatte de kommercielle aftaler mellem EU-operatører og ukrainske kornsælgere, kan den bidrage til at lette koordineringen mellem interessenter og relevante myndigheder. Kortsigtede foranstaltninger skal frigøre det eksisterende logistikpotentiale, mens yderligere mellem- og langsigtede tiltag bør fungere som katalysatorer for Ukraines handel efter krigen og støtte landets genopbygning.

Den midlertidige flådeblokade i den nordlige del af Sortehavet samt den civile luftfarts startforbud i Ukraine kræver, at nye forsyningsruter for ukrainsk eksport og import primært skal organiseres via landtransport og transport ad indre vandveje. Medlemsstater, der befinder sig i nærheden af Ukraine, afsætter betydelige ressourcer og bestræber sig på at muliggøre en gnidningsløs eksport fra Ukraine til og uden for EU. Kommissionen anerkender den indsats, som disse medlemsstater i frontlinjen har gjort, og agter at fortsætte med at støtte de relevante foranstaltninger, de træffer.

Prioriteten er nu at mobilisere og gøre bedst mulig brug af den eksisterende infrastruktur og det eksisterende udstyr, øge kapaciteten i videst muligt omfang samt øge og diversificere antallet af ruter, der kan anvendes til at sikre kontinuiteten i handelen. Investeringer i ny infrastruktur og nyt udstyr samt opgradering af eksisterende infrastruktur og udstyr er også nødvendige, men de kræver ofte mellem- og langsigtede tidshorisonter.

Kortsigtede foranstaltninger

3.1 Supplerende rullende godsmateriel, skibe og lastbiler

Der er behov for et stort antal vogne på EU's normalspor for at imødekomme den fortsatte efterspørgsel i logistikkæden til relevante eksportmarkeder. Dette kan delvist afhjælpes ved at sikre den mest effektive anvendelse af det rullende materiel (f.eks. ved at minimere rejsetiden og lastnings- og lossetiden i omladningscentre og i havne), men det er klart, at den utilstrækkelige forsyning af vogne på EU's normalspor fortsat er en betydelig flaskehals.

Der er et presserende behov for korntankvogne og intermodale vogne samt containere og tankcontainere (til væsker som f.eks. solsikkeolie). Med hensyn til transport på Donau er der behov for **flere pramme og coasters**. Da intermodale vogne i højere grad er tilgængelige i EU, kan (mobil)kraner til løft af containere ved grænseovergange opskaleres relativt hurtigt. Det er derfor vigtigt hurtigst muligt at vurdere muligheden for øget brug af containere til transport af korn og deres tilgængelighed i både Ukraine og EU.

For at matche efterspørgslen efter og udbuddet af rullende materiel, pramme/coasters og andre relevante køretøjer og udstyr **vil Kommissionen etablere en platform for kontaktformidling**. I Ukraine er det ministerierne, toldmyndighederne og Ukraines nyligt oprettede koordineringsråd for logistik i landbruget samt de ukrainske interessenter, der er bedst i stand til at forudsige efterspørgslen efter transporttjenester. Ud over deltagelse af de relevante interessenter i industrien (f.eks. transportvirksomheder, omladningsoperatører, godstogskorridorer og havne) vil hver medlemsstat i EU blive anmodet om at udpege **et særligt kontaktpunkt for solidaritetsbaner (one-stop-shop)**, der skal have til opgave at samarbejde med aktørerne i landets indenlandske logistikkæde og sikre en hurtig løsning af alle logistiske problemer i forbindelse med spørgsmål, der er under deres respektive myndigheders kontrol. Kommissionen vil stå i spidsen for at oprette platformen og fungere som formidler mellem de forskellige aktører for i væsentlig grad at forbedre tilrettelæggelsen

af transportoperationerne. EU's rådgivende mission for Ukraine (EUAM Ukraine) vil fortsat rådgive de ukrainske myndigheder.

Foranstaltninger:

- 1) Kommissionen opfordrer EU-markedsaktørerne til **hurtigst muligt at stille nødvendigt udstyr, rullende materiel, køretøjer, pramme og fartøjer til rådighed**. De relevante industrisammenslutninger⁶ bør hurtigst muligt mobilisere deres medlemmer i denne henseende.
- 2) Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemsstaterne, de ukrainske myndigheder og interessenter fra industrien om at oprette en **platform for kontaktformidling** for at lette udvekslingen mellem aktører i logistikkæden med det formål at optimere fragtstrømmen.
- 3) Kommissionen opfordrer hver medlemsstat til at udpege et **særligt kontaktpunkt for solidaritetsbaner**, som vil gøre det muligt for interessenter at anmelde problemer i hele logistikkæden.

3.2 Transportnettenes og omladningsterminalernes kapacitet

Godstrafikken er i mange tilfælde overbelastet i flere medlemsstater, og derfor er planlægning og effektiv udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen af stor betydning, når det er nødvendigt at håndtere yderligere store mængder gods. Selv om de ukrainske erhvervsdrivende i øjeblikket koncentrerer størstedelen af deres indsats om at foretage forsendelser gennem Rumænien og Polen, bør **anvendelsen af alternative fragtlinjer, omladnings- og containerkapacitet samt søhavnskapacitet undersøges aktivt** i andre medlemsstater⁷, hvor der kan være uudnyttet kapacitet, som f.eks. de baltiske lande eller Bulgarien.

I lyset af de hastende omstændigheder er det også berettiget, at **ukrainske eksportrelaterede godstog midlertidigt prioriteres på det europæiske transportnet**. For at dette kan ske, er det nødvendigt at sikre tilstrækkelig adgang til jernbaneslots fra omladningscentre til EU-havne.

Den nuværende omladningskapacitet (herunder ved udskiftning af jernbanevognes hjul eller bogier) er langt fra tilstrækkelig og ikke tilpasset til at kunne betjene betydelige mængder gods. Omladning er en tidskrævende aktivitet og kræver særlige maskiner, som ikke er til rådighed i tilstrækkeligt antal på omladningsstederne. **Mobile kornlæssere⁸ kan fremskynde omladningen betydeligt**, men produktionen af sådant udstyr er begrænset i EU. Derfor bør muligheden for at overføre eksisterende udstyr til grænseterminalerne mellem EU og Ukraine — f.eks. gennem midlertidige lejekontrakter — undersøges.

Lastning af vogne til EU-normalspor kan finde sted på begge sider af grænsen, da de forskellige sporvidder visse steder (op til 60 km) når ind på ukrainsk område og omvendt. EU's vognejere har imidlertid indtil nu tøvet med at **lade deres rullende materiel og**

⁶ F.eks. UIP, ERFA, CER, UIRR, FEPORT, EFIP, ESPO, ESO/EBU, CEMA, ECSA, WSC.

⁷ Slovakiet har f.eks. en daglig omladningskapacitet på 30-40 tog på europæisk sporvidde (med potentiale til 50-60 tog), som endnu ikke anvendes, og der findes en linje med EU-normalspor fra Polen til Kaunas, Litauen, hvor der findes omladningskapacitet. Klaipeda havn har isfri havnekapacitet hele året rundt.

⁸ Sådanne maskiner kan laste to vogne (130 t) pr. time (90 000 tons om måneden), og flere maskiner kan arbejde parallelt med toget. Med et relativt lavt investeringsniveau kan omladningen opskaleres.

køretøjer komme ind i Ukraine. Ukraine har vedtaget et regeringsdekret⁹ for økonomisk at dække omkostningerne ved skader på tabte vogne/pramme. Der kan dog være behov for yderligere garantier for at sikre, at EU-operatører tilskyndes til at fortsætte driften. Det vil være nødvendigt at undersøge, om der er behov for et supplerende instrument — der skal oprettes af EU i samarbejde med EU-medlemsstaterne (f.eks. nationale eksportkreditagenturer) eller af internationale finansielle institutioner¹⁰ — for at kunne tilbyde yderligere garantier for anvendelse af omladningskapacitet på begge sider af grænsen.

Andre muligheder — såsom vejtransport — bør også overvejes. Dette vil gøre det nødvendigt at overvinde nogle af de nuværende begrænsninger i forbindelse med transittilladelser, førertakografkort, kørekort, kvalifikationsbeviser eller andre regler, der hindrer ukrainske lastbilers drift og chauffører i EU. Der bør også overvejes passende forenklinger, herunder garantier, for at lette driften af EU-lastbiler i Ukraine. Kommissionen vedtog den 6. april 2022 en henstilling¹¹ til Rådet om at indlede forhandlinger om en **aftale om vejgodstransport med Ukraine**, som ud over dens oprindelige varighed kan gælde så længe virkningerne af Ruslands militære aggression mod Ukraine på transportinfrastruktur og -operationer fortsat er alvorlige. Henstillingen¹² har til formål at give ukrainske transportvirksomheder og EU-transportvirksomheder visse adgangsrettigheder i forbindelse med transit og bilaterale transporter mellem de respektive territorier.

Foranstaltninger:

4) Kommissionen opfordrer til **at prioritere ukrainske landbrugseksportforsendelser hvad angår de godstogskorridorer, der har den bedste tilgængelige kapacitet.** Platformen for kontaktformidling under foranstaltning 2) bør løbende anvendes til at konstatere, hvor en sådan kapacitet findes.

5) Kommissionen opfordrer infrastrukturforvalterne til at **stille de nødvendige jernbaneslots til rådighed** mellem omladningscentre og EU-havne.

6) Kommissionen vil gennem platformen for kontaktformidling samarbejde med medlemsstaterne og industrien om at **udpege de vigtigste omladnings-/sporviddeskiftecentre ved** og uden for grænserne mellem EU og Ukraine for at finde frem til, hvordan man kan optimere de mængder, der kan omlades dagligt, til bulk- og containertransport.

7) Kommissionen opfordrer markedsaktørerne til hurtigst muligt at fremstille **mobile kornlæssere** og/eller udlåne/sælge sådant udstyr til relevante omladningssteder. Kommissionen vil støtte udpegningen af eksisterende ledig kapacitet og forbinde interesserede myndigheder og virksomheder med producenter af sådanne maskiner gennem platformen for kontaktformidling.

8) Med hjælp fra platformen for kontaktformidling vil Kommissionen iværksætte en indkaldelse af interessetilkendegivelser til EU-havne med henblik på at udpege de havne, hvortil der kan indledes jernbane- og landevejsforbindelser, og vurdere, hvordan disse forsendelser kan prioriteres i havnene.

⁹ Ukraines ministerkabinetsbekendtgørelse af 30. marts 2022 № 255-r (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2022-%D1%80#Text>).

¹⁰ F.eks. Verdensbanken, der besidder ekspertise inden for denne sektor.

¹¹ COM(2022) 167 final.

¹² Det samme foreslås med hensyn til Moldova (COM(2022) 168 final).

9) Kommissionen vil **yderligere undersøge, om supplerende garantier vil være nødvendige**, og overveje at samarbejde med EU-medlemsstaternes nationale eksportkreditagenturer, internationale finansielle institutioner (f.eks. Verdensbanken/EIB/EBRD) og andre finansieringsudbydere med henblik på at indføre yderligere garantier til støtte for virksomheder inden for fragt ad jernbane og indre vandveje samt vogn- og lastbilsejere.

10) Kommissionen vil bestræbe sig på hurtigt at indgå en **aftale om vejtransport med Ukraine**, så snart Rådet har givet sit mandat.

11) Kommissionen vil overvåge udviklingen i udstedelsen af førertakografkort og kan give yderligere vejledning, der vil blive gjort tilgængelig online¹³. Det nationale netværk af transportkontaktpunkter¹⁴ vil spille en vigtig rolle i denne forbindelse. Kommissionen agter også at vedtage et lovgivningsforslag til en forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger vedrørende førerdokumenter i lyset af Ruslands invasion af Ukraine.

3.3 Toldoperationer og anden kontrol

Selv om vi sigter mod at lette logistikken, er der stadig behov for toldprocedurer for alle forsendelser, og det kan tage op til flere dage at blive fortoldet på grund af langvarige procedurer¹⁵. Det forekommer derfor presserende at fastslå, hvilke toldprocedurer der ikke er nødvendige og kan **forenkles**, og at undersøge, hvor der er behov for **yderligere kapacitet**.

EU-lovgivningen kræver ikke nogen veterinær- eller plantesundhedscertificering, hverken for import af korn eller for transit gennem EU. Som led i et nationalt kontrolprogram kan medlemsstaterne udtage stikprøver for at verificere overholdelsen af EU's krav både med hensyn til import og på det nationale marked. Denne **kontrol skal imidlertid være risikobaseret, forholdsmæssig og ikke-diskriminerende**. I øjeblikket kan en sådan kontrol desværre tage op til flere dage og kan variere fra det ene grænseovergangssted til det andet og mellem medlemsstaterne. Forsinkelser hindrer ikke blot hurtig spedition, men medfører også yderligere omkostninger for erhvervsdrivende og transportvirksomheder.

Desuden er det ikke alle grænseovergangssteder, som er udstyret med det personale, der kræves for at håndtere indgående vogne fireogtyve timer i døgnet, syv dage om ugen. **En forbedring af kontrol- og inspektionsprocedurerne kapacitet og en mere forholdsmæssig anvendelse heraf eller fritagelse herfor gennem en bedre forståelse af de gældende regler vil fremskynde procedurerne betydeligt.** Det er derfor også nødvendigt, at medlemsstaterne sikrer tilstrækkeligt personale til grænseposterne for at fremskynde al eksisterende kontrol og sørge for døgnåben tjeneste ved alle relevante grænseovergangssteder. Desuden bør der foretages kontrol og inspektion andre steder end ved grænsen (f.eks. i søhavne eller på bestemmelsesstedet).

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

¹⁴ Dette uformelle netværk af transportministerier blev oprettet ved meddelelsen om grønne baner (2020/C 96 I/01, EUT C 96I af 24.3.2020, s. 1) i marts 2020 og blev genaktiveret, da Ruslands aggression begyndte. Netværket, der ledes af Kommissionen, har været en effektiv måde at dele oplysninger mellem medlemsstaterne på.

¹⁵ På mellemlang sigt vil Ukraine blive tilskyndet til at fremskynde gennemførelsen af sit program for autoriserede økonomiske operatører, tilslutte sig internationale toldkonventioner samt opbygge menneskelige ressourcer og forbedre toldudstyr på begge sider af grænsen mellem Ukraine og EU.

Samme tilgang skal fremmes i havne, hvor der hurtigt bør foretages administrativ kontrol, grænsekontrol og toldkontrol eller toldklarering for at minimere gennemløbstiden for rullende materiel i havneområdet.

Kommissionen opfordrer til yderligere **forenkling af procedurerne for udstedelse af de nødvendige eksportcertifikater** i Ukraine. En strømlining af sådanne procedurer vil bidrage til at undgå, at der opstår forsinkelser i transporten af korn ud af Ukraine.

EU's rådgivende mission for Ukraine (EUAM Ukraine) og EU's grænsebistandsmission i Moldova og Ukraine (EUBAM) kan i overensstemmelse med deres respektive mandater yde støtte til de ukrainske grænse- og toldmyndigheder for at lette indførsel af varer til EU.

I sine retningslinjer¹⁶ for forvaltningen af de ydre grænser for at lette grænsepassagen ved grænserne mellem EU og Ukraine anbefalede Kommissionen også, at der, hvis indretningen af et grænseovergangssted tillader det, og medlemsstaterne kan indsætte tilstrækkeligt grænse- og toldpersonale, opfordres til at etablere "nødhjælpsbaner" til lastbiler for at sikre fortsat levering af varer og tjenesteydelser.

Foranstaltninger:

12) Kommissionen vil med inddragelse af de nationale myndigheder og platformen for kontaktformidling **konstatere flaskehalse forårsaget af certificering på EU-plan eller nationalt plan eller andre procedurer** og tilskynde medlemsstaternes toldmyndigheder til at træffe foranstaltninger til at afhjælpe dem, f.eks. ved at flytte kontrollen væk fra grænsen.

13) Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at anvende risikobaserede, forholdsmæssige kontroller og stikprøver. Den opfordrer medlemsstaterne til midlertidigt at anvende maksimal fleksibilitet eller endog fravige ikkevæsentlige krav, der hidrører fra national lovgivning, og til at lette de administrative procedurer for at minimere den administrative byrde.

14) Medlemsstaterne bør sikre **tilstrækkelig kapacitet og tilstedeværelse af grænsekontrol, toldpersonale, plantesundheds- og veterinærinspektører** ved grænserne for at fremskynde kontrolprocedurerne.

15) Kommissionen vil indkalde til regelmæssige møder for at drøfte eventuelle nye spørgsmål og anvende en **koordineret tilgang** mellem medlemsstaterne. Der bør også afholdes regelmæssige møder med de ukrainske myndigheder for at følge op på situationen og afhjælpe eventuelle flaskehalse. Kommissionen vil endvidere indkalde til møder med industrien for at sikre, at der ikke anmodes om officielle certifikater, hvis de kompetente bestemmelsesmyndigheder ikke kræver det.

3.4 Oplagring af varer på EU's område

Selv om den vigtigste prioritet er overførsel af landbrugsprodukter til søhavne, bør det ikke udelukke, at den lagerkapacitet, der er til rådighed i EU, anvendes for at frigøre den på ukrainsk side. Dette kunne sikre, at der skabes en stødpude — helst i nærheden af grænseovergangssteder, stationer langs strækningerne med bredspor, der er tilgængelige i EU, og i EU's søhavne — og at brugen af rullende materiel er mere effektiv. I den forbindelse er der behov for en kortlægning af lagerkapaciteten. En sådan vurdering af lagerkapaciteten i

¹⁶ Meddelelse fra Kommissionen — Fastsættelse af operationelle retningslinjer for forvaltningen af de ydre grænser for at lette grænsepassagen ved grænserne mellem EU og Ukraine (2022/C 104 I/01 af 4.3.2022).

EU's havne ville være gavnlig ikke blot på kort sigt, men også på mellemlang sigt (høsten sommer/efterår 2022), da et vist antal anlæg til opbevaring af korn i Ukraine måske ikke er tilgængelige eller endda ødelagte.

Foranstaltning:

16) Kommissionen vil **vurdere den disponible lagerkapacitet i EU** og koordinere med medlemsstaterne for at bidrage til at sikre mere kapacitet til midlertidig oplagring.

Mellem- og langsigtede foranstaltninger

3.5 Forøgelse af infrastrukturkapaciteten i de nye eksportkorridorer

Ud over det presserende behov for at finde alternative ruter til håndtering af det kritiske problem med korneksport bør der også hurtigst muligt gennemføres foranstaltninger på mellemlang sigt for at forbedre infrastrukturen (herunder omladningsterminaler og multimodale terminaler samt de nødvendige jernbaneforbindelser i de relevante havne) i EU og på Ukraines og Moldovas område og for at øge konnektiviteten til EU.

Kommissionen fortsætter med at vurdere de nuværende mangler og konstatere yderligere flaskehalse. F.eks. har nogle af grænseovergangsstederne med to sporvidder ikke været i brug i lang tid, eller kapaciteten har været lav i de seneste år. En udvidet operation vil imidlertid kræve, at disse spor på EU's område hurtigst muligt renoveres. Programmerne for 2021-2027, der finansieres af Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (under Interreg-programmerne)¹⁷, kan sammen med Unionens eksterne finansieringsinstrumenter bidrage til det tilknyttede arbejde ved hjælp af passende udbudsprocedurer. En anden prioritet er at udvide kapaciteten for de eksisterende sporviddeskift for vogne og transportinfrastrukturens kapacitet ved grænseovergangsstederne, som også kan støttes via ovennævnte instrumenter.

Foranstaltning:

17) Kommissionen vil **vejlede om den tilgængelige finansiering og om de mest hensigtsmæssige udbudsprocedurer**, der skal anvendes til at støtte (gen)opbygningen eller styrke infrastrukturen, hvor hurtige interventioner kan give hurtige resultater.

3.6 Nye infrastrukturforbindelser

Der skal etableres nye infrastrukturforbindelser inden for rammerne af genopbygningen af Ukraine, som vil gå langt ud over, hvad der hidtil er planlagt inden for rammerne af den økonomiske plan og investeringsplanen for Ukraine. Vurderingen af de fremtidige behov bør fokusere på:

- opgradering af de grænseoverskridende forbindelser (vej-vej, vej-jernbane og jernbane-jernbane) mellem EU og Ukraine og optimering og modernisering af transportstrømmene med hensyn til de grænseoverskridende tjenesters infrastrukturkapacitet, interoperabilitet og effektivitet, herunder genåbning af

¹⁷ Medlemsstaterne vil kunne indføre sådanne finansieringsansøgninger i deres investeringsplaner, som udgør grundlaget for de operationelle aftaler, og dermed lette finansieringen af projekter, der påbegyndes efter januar 2022.

yderligere grænseovergangssteder. De nødvendige investeringer kan støttes af programmet for Connecting Europe-faciliteten (CEF)

- udvikling af nye hovednetkorridorer inden for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), der forbinder EU med Ukraine og Moldova
- forbedring af forbindelserne og sejlbarheden i Rhinen-Donau-korridoren for at sikre en mere effektiv trafik gennem en styrket koordinering mellem havne og flodmyndigheder i EU, Ukraine og Moldova.

CEF-indkaldelser af forslag vil gøre det muligt at yde støtte til projekter, der forbedrer transportforbindelserne mellem EU og Ukraine. Der er navnlig muligheder for at finansiere jernbaneforbindelser, jernbane-vej-terminaler og jernbane-jernbane-terminaler (herunder terminaler til håndtering af sporviddeskift) og projekter, der har til formål at lette trafikstrømmene ved grænsekontrolområderne ved Unionens ydre grænser. Projekter, der har til formål at øge sejlbarheden på Donau, kan også modtage støtte gennem CEF. Projekter med dobbelt anvendelse for veje og lufthavne er også støtteberettigede i henhold til de særlige CEF-indkaldelser vedrørende militær mobilitet. Ud over CEF er der ved at blive foretaget en vurdering af de andre EU-finansieringsfaciliteter, der kan mobiliseres for at dække behovene. I den forbindelse er der i øjeblikket ved at blive foretaget en vurdering af muligheden for med EU-støtte at renovere og opgradere visse grænseovergangssteder på ukrainsk område ved EU's grænse (f.eks. to rumænske grænseovergangssteder og et slovakisk grænseovergangssted) med henblik på at øge deres kapacitet og gøre det muligt for dem at håndtere fragt. Der kunne overvejes yderligere grænseovergangssteder i fremtiden.

Handlinger

18) Som led i den igangværende revision af TEN-T¹⁸ vil Kommissionen vurdere udvidelsen af TEN-T-korridorerne i Ukraine med henblik på at tilbyde øget konnektivitet til EU gennem udvikling af EU's jernbanestrækninger med normalspor i både Ukraine og Moldova.

19) For at forberede arbejdet vil Kommissionen hurtigst muligt vedtage en afgørelse om efter bemyndigelse fra Rådet at indgå en **aftale på højt niveau med Ukraine** om revisionen af TEN-T-kortene.

20) CEF-indkaldelsen af forslag vil gøre det muligt at målrette støtten navnlig til projekter, der har til formål at forbedre interoperabiliteten og konnektiviteten i Unionens transportnet med Ukraine.

4. Konklusioner

Eftersom den høje grad af usikkerhed og ustabilitet vil være fremherskende, så længe den russiske aggressionskrig mod Ukraine fortsætter, vil fleksibilitet, smidighed og modstandsdygtighed være absolut nødvendig, for at transportruterne og forsyningskæderne mellem EU og Ukraine forbliver operationelle.

På kort sigt er det afgørende, at Ukraine fortsat er fuldt integreret i globale forsyningskæder og landbrugsmarkeder.

Det er afgørende at bringe flere landbrugsprodukter på verdensmarkederne for at imødegå den stigende globale fødevareusikkerhed som følge af Ruslands invasion af Ukraine og dens

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

ødelæggende konsekvenser. For i videst muligt omfang at absorbere de mængder, der tidligere blev sendt via ukrainske søhavne, skal alle transportformer mobiliseres til den størst mulige kapacitet.

Oprettelsen af solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine og de andre foranstaltninger, der er beskrevet ovenfor, har til formål at dække denne nødsituation for ukrainsk eksport, men de vil også spille en vigtig rolle med hensyn til at dække Ukraines behov for import af basale varer. For at gennemføre disse foranstaltninger vil Kommissionen samarbejde med medlemsstaterne, de ukrainske myndigheder, EU's og Ukraines transportvirksomheder, infrastrukturforvaltere, ejere af rullende materiel, fartøjer og køretøjer, internationale finansielle institutioner og andre relevante interessenter i hele regionen.