



Brussel, 12.5.2022
COM(2022) 217 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

**Een actieplan voor solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne om de uitvoer van
landbouwproducten uit Oekraïne en de bilaterale handel met de EU te faciliteren**

1. Inleiding

De Oekraïense economie wordt zwaar getroffen door de Russische agressie tegen Oekraïne. Met name de uitvoer is drastisch teruggevallen ten gevolge van de blokkade van de Oekraïense Zwarte Zee-havens door de Russische marine. Vóór de oorlog verliep 90 % van de uitvoer van de uitvoer van graan en oliehoudende zaden via deze havens.

De niet-uitgelokte en ongerechtvaardigde invasie door Rusland heeft nu al grote gevolgen voor de mondiale voedselmarkten en zal de mondiale voedselzekerheid verder ondermijnen. Indien niet snel wordt opgetreden, zal de mondiale graanvoorziening ook volgend jaar gevolgen ondervinden. In normale omstandigheden werd 75 % van de Oekraïense graanproductie uitgevoerd; graan was goed voor ongeveer 20 % van de jaarlijkse exportopbrengsten van het land¹. Ongeveer een derde van de uitvoer is bestemd voor Europa, China en Afrika.

De EU is vast voornemens de economie en het economisch herstel van Oekraïne te ondersteunen en bij te dragen tot de stabilisering van de mondiale voedselmarkten en de verbetering van de mondiale voedselzekerheid. Het is dus een gemeenschappelijke uitdaging om Oekraïne in staat te stellen de goederen die het wenst uit te voeren ook daadwerkelijk uit te voeren, de lokale productie te blijven ondersteunen en ervoor te zorgen dat de connectiviteit met Europa sterk wordt verbeterd, zowel voor uitvoer als voor invoer. Met dit doel voor ogen heeft de Commissie onlangs voorgesteld alle geldende douanerechten op invoer uit Oekraïne in het kader van de associatieovereenkomst tussen de EU en Oekraïne tijdelijk op te heffen en alle handelsbeschermingsmaatregelen tegen Oekraïens staal op te schorten².

Om de mondiale voedselzekerheid te garanderen, is het dringend en belangrijk dat Oekraïne in staat wordt gesteld de landbouwproducten die momenteel in het land zijn opgeslagen, op de wereldmarkten te brengen. Wij moeten Oekraïne helpen ervoor te zorgen dat de komende oogsten veilig kunnen worden opgeslagen en dat nieuwe gewassen kunnen worden ingezaaid.

Om te garanderen dat landbouwproducten de EU en de wereldmarkten kunnen bereiken en dat Oekraïne de hoogstnoodzakelijke goederen kan invoeren (zoals humanitaire hulp, voedsel, diervoeder, meststoffen, brandstof), **is er dringend behoefte aan alternatieve logistieke routes, waarbij gebruik wordt gemaakt van alle vervoerswijzen die de EU met Oekraïne verbinden**, terwijl de toegang van Oekraïne tot de Zwarte Zee wordt hersteld. Dit vereist de opschaling en ontwikkeling van goederendiensten langs deze logistieke routes tussen Oekraïne en zeehavens in de EU, van waaruit goederen verder kunnen worden vervoerd of waar ze kunnen eventueel worden opgeslagen. **Dit is niet alleen van cruciaal belang voor landbouwers in Oekraïne, maar ook voor consumenten in de EU en de rest van de wereld.**

In deze mededeling zijn de belangrijkste knelpunten geïdentificeerd die door de EU-lidstaten, de Oekraïense autoriteiten en belanghebbenden uit de EU en Oekraïne zijn gemeld. In het kader van de solidariteit van de EU met Oekraïne stelt de Europese Commissie nu een actieplan voor met maatregelen op korte, middellange en lange termijn om deze problemen aan te pakken. De Commissie zal samenwerken met de lidstaten, de Oekraïense autoriteiten, vervoersondernemingen, leveranciers van apparatuur en alle andere relevante

¹ Oekraïne is 's werelds grootste exporteur van zonnebloemolie (50 % van de wereldwijde uitvoer), de derde grootste van koolzaad (20 %) en gerst (18 %), de vierde grootste van maïs (16 %) en de vijfde grootste van tarwe (12 %).

² COM(2022) 195 definitief.

belanghebbenden aan beide zijden om alternatieve en geoptimaliseerde logistieke routes tot stand te brengen: de nieuwe “**Solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne**”. Deze corridors zullen met name de uitvoer van landbouwproducten uit Oekraïne vergemakkelijken, maar ook onze bilaterale handel in goederen en de toegang van Oekraïne tot internationale markten en mondiale toeleveringsketens faciliteren, zodat de broodnodige granen de wereldmarkt bereiken.

2. Knelpunten

Momenteel wachten duizenden wagons op doorgang aan de Oekraïense kant van de grens met naburige lidstaten. Nog meer graan is opgeslagen in silo's en staat klaar voor uitvoer. Op dit ogenblik bedraagt de gemiddelde wachttijd van de wagons 16 dagen, en aan sommige grensovergangen tussen de EU en Oekraïne tot 30 dagen. Ook de wachttijden voor vrachtwagens aan de relevante grenzen zijn te lang. Door deze logistieke belemmeringen moesten de Oekraïense autoriteiten in bepaalde richtingen uitvoerbeperkingen opleggen.

In nauwe samenwerking met de EU-lidstaten, de Oekraïense autoriteiten en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven op het gebied van vervoer en landbouw, heeft de Commissie diverse knelpunten geïdentificeerd die de broodnodige omleiding van de Oekraïense uitvoer en invoer kunnen belemmeren, namelijk:

- Oekraïne heeft **een spoorbreedte van 1 520 mm³ (breedspoor), terwijl de standaardspoorbreedte van de EU (UIC-spoorbreedte) 1 435 mm bedraagt**. Dit betekent dat Oekraïense wagons in de meeste EU-lidstaten niet kunnen worden gebruikt en dat goederen moeten worden overgeladen van breedspoorwagens naar wagons met de EU-standaardspoorbreedte. Dit moet gebeuren in logistieke locaties in de nabijheid van de grensdoorlaatposten⁴ aan weerszijden van de grens, ofwel door de draaistellen van de wagons te vervangen of door de goederen over te laden van breedspoorwagens naar wagons met de EU-standaardspoorbreedte.
- De huidige **overslagcapaciteit is totaal ontoereikend** en niet geschikt voor grote vrachtvolumes. Bovendien is overslag tijdrovend en zijn er speciale machines voor nodig, waarvan er mogelijk niet voldoende beschikbaar zijn op de overslagpunten of die onvoldoende capaciteit hebben om tegemoet te komen aan de plotselinge stijging van de vraag.
- De **Oekraïense zeehavens worden door Rusland geblokkeerd**, maar bepaalde zeeschepen kunnen ook de Oekraïense binnenhavens langs de Donau bereiken. Zij kunnen op dit ogenblik echter slechts een vrij klein deel van de totale exportbehoeften dekken, en lopen steeds meer risico als zij in de noordelijke gebieden van de Zwarte Zee varen; ook de toegang tot het spoor en de weg vanuit Odessa is kwetsbaar.
- **Connectiviteit met vrachtwagens wordt bemoeilijkt** door het tekort aan voertuigen, bepaalde beperkingen in het kader waarbij de vervoersrechten zijn geregeld, andere regels die het grensoverschrijdend verkeer van voertuigen belemmeren, administratieve problemen bij de afgifte en geldigheid van documenten en een tekort aan

³ In de Baltische staten en Moldavië wordt eveneens breedspoor gebruikt, en in Finland bedraagt de spoorbreedte 1 524 mm.

⁴ Met uitzondering van de LHS-lijn die de grensdoorlaatpost Hrubieszów verbindt met Sławków (in de nabijheid van Katowice) in Polen.

vrachtwagenchauffeurs in zowel Oekraïne als de EU. De wachttijd voor vrachtwagens aan de grens bedraagt vaak meer dan 12 uur.

- Uit feedback van belanghebbenden blijkt dat transport nog steeds te kampen heeft met **onnodige⁵ en dure vertragingen ten gevolge van grenscontroles** (fyto-sanitaire en veterinaire controles en douaneklaring).

3. Een actieplan voor solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne

De Europese Commissie kan de commerciële regelingen tussen EU-marktdeelnemers en de Oekraïense graanverkopers niet vervangen, maar ze kan de coördinatie tussen belanghebbenden en bevoegde autoriteiten helpen vergemakkelijken. Kortetermijnmaatregelen moeten het bestaande logistieke potentieel ontsluiten, terwijl aanvullende acties op middellange en lange termijn moeten dienen om de naoorlogse handel van Oekraïne mogelijk te maken en de wederopbouw van het land te ondersteunen.

Door de tijdelijke zeeblokkade in het noorden van de Zwarte Zee en de stopzetting van de burgerluchtvaart in Oekraïne moeten nieuwe aanvoerroutes voor Oekraïense in- en uitvoer worden georganiseerd, hoofdzakelijk via vervoer over land en via de binnenvaart. De lidstaten in de nabijheid van Oekraïne zetten aanzienlijke middelen in en leveren grote inspanningen om een vlotte uitvoer vanuit Oekraïne naar de EU en daarbuiten mogelijk te maken. De Commissie erkent de inspanningen van deze lidstaten en steun blijven verlenen voor hun acties.

Het is nu prioritair de bestaande infrastructuur en uitrusting in te zetten en zo goed mogelijk te benutten, de capaciteit zoveel mogelijk op te schalen en het aantal routes dat kan worden gebruikt voor de voortzetting van de handel te verhogen en te diversifiëren. Investerings in nieuwe en opwaardering van bestaande infrastructuur en uitrusting zijn eveneens noodzakelijk, hoewel dit vaak alleen op middellange en lange termijn mogelijk is.

Kortetermijnmaatregelen

3.1 Extra rollend materieel voor goederenvervoer, schepen en vrachtwagens

Er is een groot aantal wagons met EU-standaardspoorbreedte nodig om te voldoen aan de voortdurende vraag in de logistieke keten naar relevante exportmarkten. Dit probleem kan gedeeltelijk worden opgelost door ervoor te zorgen dat het rollend materieel zo doeltreffend mogelijk wordt gebruikt (bv. door de reistijd en de laad- en lostijd in de overslagcentra en havens tot een minimum te beperken), maar het tekort aan wagons met EU-standaardspoorbreedte blijft natuurlijk een belangrijk knelpunt.

Er is dringend behoefte aan graan- en intermodale wagons en tankcontainers (voor vloeistoffen, zoals zonnebloemolie). Er zijn ook **meer binnenschepen en kustvaartuigen nodig** voor vervoer over de Donau. Aangezien intermodale wagons in de EU in grotere hoeveelheden beschikbaar zijn, kan (mobiele) containeroverslag aan grensovergangen relatief snel worden opgeschaald. Het is dan ook belangrijk snel te onderzoeken of het mogelijk is of

5 De EU-wetgeving vereist geen veterinaire of fyto-sanitaire certificering voor de invoer van graan of voor de doorvoer ervan via de EU.

graan via containers kan worden vervoerd, en of er voldoende containers beschikbaar zijn in Oekraïne en de EU.

Om het aanbod van rollend materieel, binnenschepen/kustvaartuigen en andere relevante voertuigen en apparatuur af te stemmen op de vraag, **zal de Commissie een matchmakingsplatform opzetten**. Aan Oekraïense zijde zijn de ministeries, de douaneautoriteiten, de onlangs opgerichte coördinatieraad voor logistiek in de landbouw en de Oekraïense belanghebbenden het best geplaatst om de vraag naar vervoersdiensten te voorspellen. In de EU zal, als aanvulling op de deelname door de relevante belanghebbenden uit de sector (bv. vervoersbedrijven, overslagexploitanten, de corridors voor goederenvervoer per spoor en de havens), aan elke lidstaat worden gevraagd om **een specifiek contactpunt voor de solidariteitscorridors (one-stop-shop)** aan te wijzen. Dat moet contacten onderhouden met de spelers in de binnenlandse logistieke keten en ervoor zorgen dat alle logistieke problemen waarvoor de lidstaten bevoegd zijn snel worden opgelost. De Commissie zal het voortouw nemen bij de oprichting van het platform en optreden als intermediair tussen de diverse actoren om de organisatie van de vervoersactiviteiten aanzienlijk te verbeteren. De EU-adviesmissie voor Oekraïne (EUAM Oekraïne) zal de Oekraïense autoriteiten blijven adviseren.

Acties:

(1) De Commissie roept de marktspelers in de EU op **dringend de nodige apparatuur, rollend materieel, voertuigen, binnenschepen en schepen ter beschikking te stellen**. Relevante brancheorganisaties⁶ moeten hun leden dringend oproepen gevolg te geven aan deze oproep.

(2) De Commissie zal nauw samenwerken met de lidstaten, de Oekraïense autoriteiten en belanghebbenden uit de sector om een **matchmakingsplatform** op te zetten om de uitwisseling tussen actoren in de logistieke keten te vergemakkelijken en de goederenstromen te optimaliseren.

(3) De Commissie dringt er bij elke lidstaat op aan een **specifiek contactpunt voor de solidariteitscorridors** aan te wijzen, zodat belanghebbenden problemen in de logistieke keten kunnen melden.

3.2 De capaciteit van vervoersnetwerken en overslagterminals

In verscheidene lidstaten zijn de goederenlijnen in veel gevallen overbelast. Planning en doeltreffend gebruik van de spoorweginfrastructuur zijn dan ook van groot belang wanneer nog grotere goederenvolumes moeten worden afgehandeld. Hoewel Oekraïense handelaren zich momenteel vooral focussen op vervoer via Roemenië en Polen, kan **het gebruik van alternatieve vrachtlijnen, overslag- en containercapaciteit en capaciteit in zeehavens actief worden onderzocht** in andere lidstaten⁷ met reservecapaciteit, zoals bijvoorbeeld de Baltische staten of Bulgarije.

⁶ Zoals UIP, ERFA, CER, UIRR, FEPOR, EFIP, ESPO, ESO/EBU, CEMA, ECSA, WSC.

⁷ (Slowakije heeft bijvoorbeeld een dagelijkse overslagcapaciteit van 30 tot 40 treinen met Europese spoorbreedte (met een potentieel van 50 tot 60 treinen) die nog niet wordt gebruikt; er bestaat een lijn met EU-standaardspoorbreedte van Polen naar Kaunas, Litouwen, waar overslagcapaciteit aanwezig is). De haven van Klaipėda beschikt het hele jaar door over ijsvrije havencapaciteit.

Gezien de urgentie is het ook gerechtvaardigd dat **goederentreinen met uitvoer uit Oekraïne tijdelijk prioriteit krijgen op het Europese vervoersnetwerk**. Hiervoor moeten voldoende rijpaden van de overslagcentra naar de havens in de EU worden voorzien.

De huidige overslagcapaciteit (onder meer door het veranderen van de assen of draaistellen van spoorwagens) is veruit ontoereikend en niet geschikt voor grote vrachtvolumes. Overslag is een tijdrovende activiteit en vereist speciale machines, waaraan er in de overslagcentra een tekort is. **Mobiele graanladings⁸ kunnen de overslag aanzienlijk versnellen**, maar deze apparatuur wordt slechts in kleine aantallen in de EU geproduceerd. Daarom moet worden onderzocht of het mogelijk is de beschikbare apparatuur over te brengen naar de terminals aan de grens tussen de EU en Oekraïne, bv. op basis van tijdelijke huurovereenkomsten.

Het laden van wagons met EU-standaardspoorbreedte kan aan beide zijden van de grens gebeuren, aangezien de verschillende spoorbreedten op sommige plaatsen tot op Oekraïens grondgebied doorlopen of omgekeerd (tot 60 km). Tot nu toe aarzelden wagoneigenaars uit de EU echter om **hun rollend materieel en voertuigen Oekraïne te laten binnenrijden**. Oekraïne heeft een regeringsdecreet aangenomen⁹ om de kosten van schade aan verloren wagons/binnenschepen financieel te vergoeden. Misschien zullen extra financiële garanties nodig zijn om EU-exploitanten aan te moedigen hun activiteiten voort te zetten. Daarom moet worden onderzocht of een aanvullend instrument – dat door de EU moet worden opgezet in samenwerking met de EU-lidstaten (bv. nationale exportkredietinstellingen), of door internationale financiële instellingen¹⁰ – nodig is om aanvullende garanties te bieden voor het gebruik van overslagcapaciteit aan beide zijden van de grens.

Andere opties, zoals vervoer over de weg, moeten eveneens worden overwogen. Hiervoor moeten enkele huidige problemen met doorvoervergunningen, tachograafkaarten voor bestuurders, rijbewijzen, certificaten van vakbekwaamheid of andere regels die de exploitatie van Oekraïense vrachtwagens en bestuurders in de EU belemmeren, worden opgelost. Voorts moeten passende vereenvoudigingen, met inbegrip van garanties, worden overwogen om de exploitatie van EU-vrachtwagens in Oekraïne te vergemakkelijken. Op 6 april 2022 heeft de Commissie een aanbeveling¹¹ aan de Raad vastgesteld om onderhandelingen te openen over een **overeenkomst inzake wegvervoer met Oekraïne**, die na de aanvankelijke looptijd van toepassing kan blijven zolang de militaire agressie van Rusland tegen Oekraïne ernstige gevolgen blijft hebben voor de vervoersinfrastructuur en -activiteiten. De aanbeveling¹² heeft tot doel Oekraïense en EU-vervoerders bepaalde toegangsrechten te verlenen voor doorvoer en bilaterale activiteiten tussen de respectieve grondgebieden.

Acties:

(4) De Commissie dringt erop aan **de uitvoer van Oekraïense landbouwproducten prioriteit te geven op goederencorridors met de beste beschikbare capaciteit**. Het in het kader van actie (2) opgezette matchmakingsplatform moet voortdurend helpen vast te stellen waar dergelijke capaciteit bestaat.

⁸ Dergelijke machines kunnen twee wagons (130 t) per uur (90 000 ton per maand) laden en er kunnen meerdere machines tegelijk langs een trein werken. Zo kan de overlading worden opgeschaald met relatief weinig investeringen.

⁹ Decreet van het kabinet van de minister van Oekraïne van 30 maart 2022 nr. 255-r (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2022-%D1%80#Text>)

¹⁰ Zoals de Wereldbank, die ervaring heeft in deze sector.

¹¹ COM(2022) 167 final

¹² Hetzelfde wordt voorgesteld voor Moldavië (COM(2022) 168 final).

(5) De Commissie roept de infrastructuurbeheerders op **de nodige rijpaden ter beschikking te stellen** tussen overslagcentra en EU-havens.

(6) De Commissie zal via het matchmakingsplatform samenwerken met de lidstaten en de industrie om **de belangrijkste centra voor overslag/aswissel te identificeren** aan en voorbij de grenzen tussen de EU en Oekraïne, teneinde voor bulk- en containervervoer na te gaan hoe dagelijks een zo groot mogelijk volume kan worden overgeslagen.

(7) De Commissie roept de marktdeelnemers op dringend **mobiele graanladers** te produceren en/of dergelijke apparatuur uit te lenen/te verkopen aan de relevante overslaglocaties. De Commissie zal steun blijven verstrekken om de bestaande machines in kaart te brengen en zal geïnteresseerde autoriteiten en bedrijven via het matchmakingsplatform in contact brengen met producenten van dergelijke machines.

(8) Met behulp van het matchmakingsplatform zal de Commissie een oproep doen aan EU-havens om na te gaan naar welke havens spoor- en wegvervoersdiensten kunnen worden opgezet; zij zal ook beoordelen hoe in de havens prioriteit kan worden gegeven aan deze ladingen.

(9) De Commissie zal verder **onderzoeken of aanvullende garanties nodig zijn** en zal overwegen om samen te werken met nationale exportkredietinstellingen van de EU-lidstaten, internationale financiële instellingen (bv. de Wereldbank/EIB/EBWO) en andere financieringsverstrekkers om aanvullende garanties vast te stellen ter ondersteuning van ondernemingen die goederen vervoeren over het spoor en de binnenwateren en van eigenaars van wagons en vrachtwagens.

(10) De Commissie zal ernaar streven snel een **wegvervoersovereenkomst met Oekraïne** te sluiten zodra de Raad haar daartoe heeft gemachtigd.

(11) De Commissie zal de ontwikkelingen op het gebied van de afgifte van tachograafkaarten voor bestuurders volgen en kan online aanvullende richtsnoeren verstrekken¹³. Het netwerk van nationale contactpunten voor vervoer¹⁴ zal hierbij een belangrijke rol spelen. De Commissie is ook voornemens een voorstel te doen voor een verordening tot vaststelling van specifieke en tijdelijke maatregelen op het gebied van bestuurdersdocumenten in het licht van de Russische invasie van Oekraïne.

3.3 Douaneactiviteiten en andere inspecties

Hoewel wij ernaar streven de logistiek te vergemakkelijken, zijn douaneprocedures nog steeds noodzakelijk voor alle zendingen en kan het tot meerdere dagen duren voordat goederen worden ingeklaard als gevolg van langdurige procedures¹⁵. Het lijkt dan ook dringend noodzakelijk om te bepalen welke douaneprocedures niet essentieel zijn en kunnen worden **vereenvoudigd**, en om na te gaan waar **extra capaciteit** nodig is.

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

¹⁴ Dit informele netwerk van ministeries van Vervoer is in maart 2020 opgericht bij de mededeling over green lanes (2020/C 96 I/01, PB C 96I van 24.3.2020, blz. 1) en is opnieuw geactiveerd toen de agressie van Rusland begon. Het netwerk, dat wordt voorgezeten door de Commissie, is een doeltreffende manier geweest om informatie tussen de lidstaten uit te wisselen.

¹⁵ Op middellange termijn zal Oekraïne worden aangemoedigd om de tenuitvoerlegging van zijn programma voor geautoriseerde marktdeelnemers te versnellen, toe te treden tot internationale douaneovereenkomsten, de personeelscapaciteit op te bouwen en de douaneapparatuur te verbeteren aan beide zijden van de grens tussen Oekraïne en de EU.

De EU-wetgeving vereist geen veterinaire of fytosanitaire certificering voor de invoer van graan of voor de doorvoer ervan via de EU. In het kader van een nationaal controleprogramma kunnen de lidstaten monsters nemen, zowel van ingevoerde producten als op de nationale markt, om na te gaan of de EU-voorschriften worden nageleefd. Die **controles moeten echter risicogebaseerd, evenredig en niet-discriminerend zijn.** Op dit ogenblik kunnen dergelijke controles helaas meerdere dagen in beslag nemen, en kunnen ze verschillen van de ene grensovergang tot de andere en tussen lidstaten. Vertragingen belemmeren niet alleen snel vrachtvervoer, maar brengen ook extra kosten met zich mee voor handelaren en vervoerders.

Bovendien zijn niet alle grensovergangen bemand met voldoende personeel om 24/7 binnenkomende wagons af te handelen. **Een verbetering van de capaciteit voor de controle- en inspectieprocedures en een evenredigere toepassing of vrijstelling daarvan door een beter begrip van de toepasselijke regels zou de procedures aanzienlijk versnellen.** Daarom is het ook noodzakelijk dat de lidstaten zorgen voor voldoende ambtenaren aan de grensovergangen, om alle bestaande controles te versnellen en de klok rond diensten te verlenen aan alle relevante grensovergangen. Bovendien moeten ook op andere plaatsen dan de grens controles en inspecties worden uitgevoerd (bijvoorbeeld in zeehavens of op de plaats van bestemming).

Deze aanpak moet ook worden bevorderd in havens waar snel administratieve, grens- en douanecontroles of in- en uitklaringen moeten worden uitgevoerd om de doorlooptijd van rollend materieel in het havengebied tot een minimum te beperken.

De Commissie moedigt verdere **vereenvoudiging aan van de procedures voor de afgifte van de nodige uitvoercertificaten** in Oekraïne. Het stroomlijnen van deze procedures kan helpen voorkomen dat de vertragingen bij het vervoer van graan uit Oekraïne oplopen.

Overeenkomstig hun respectieve mandaten kunnen de EU-adviesmissie voor Oekraïne (EUAM Oekraïne) en de EU-missie voor bijstandverlening inzake grensbeheer aan Moldavië en Oekraïne (EUBAM) steun verlenen aan de Oekraïense grens- en douaneautoriteiten om de binnenkomst van goederen in de EU te vergemakkelijken.

In haar richtsnoeren¹⁶ voor het beheer van de buitengrenzen om grensoverschrijdingen aan de grenzen tussen de EU en Oekraïne te faciliteren beveelt de Commissie ook aan om, indien de configuratie van een grensdoorlaatpost dat mogelijk maakt en de lidstaten een voldoende aantal douanebeambten kunnen inzetten, noodhulprijstroken voor vrachtwagens aan te wijzen, teneinde te waarborgen dat goederen en diensten ononderbroken kunnen worden geleverd.

Acties:

(12) Samen met de nationale autoriteiten en het matchmakingsplatform zal de Commissie **knelpunten identificeren die worden veroorzaakt door EU- of nationale certificering of andere procedures**, en zal zij de douaneautoriteiten van de lidstaten aanmoedigen maatregelen te nemen om deze problemen aan te pakken, bijvoorbeeld door de controles elders dan aan de grens uit te voeren.

(13) De Commissie dringt er bij de lidstaten op aan gebruik te maken van risicogebaseerde en evenredige controles en steekproeven. Zij verzoekt de lidstaten om maximale flexibiliteit aan

¹⁶ Mededeling van de Commissie met operationele richtsnoeren voor het beheer van de buitengrenzen om grensoverschrijdingen aan de grenzen tussen de EU en Oekraïne te faciliteren, C(2022)1404 van 2.3.2022.

de dag te leggen of zelfs tijdelijk af te zien van niet-essentiële vereisten die voortvloeien uit nationale wetgeving, en om de administratieve procedures tot een minimum te beperken.

(14) Om de controleprocedures te versnellen, moeten de lidstaten zorgen voor **voldoende capaciteit en voldoende grenscontroleurs, douanebeambten en fytosanitaire en veterinaire inspecteurs** aan de grenzen.

(15) De Commissie zal regelmatig vergaderingen beleggen om ontluikende problemen aan te pakken en zal een **gecoördineerde aanpak** tussen de lidstaten volgen. Er moeten ook regelmatig vergaderingen met de Oekraïense autoriteiten plaatsvinden om de situatie op te volgen en knelpunten aan te pakken. De Commissie zal ook vergaderingen met het bedrijfsleven beleggen om ervoor te zorgen dat er geen verzoeken om officiële certificaten worden ingediend indien dit niet vereist is door de autoriteiten van de plaats van bestemming.

3.4 Opslag van goederen op het grondgebied van de EU

De belangrijkste prioriteit is het vervoer van landbouwproducten naar zeehavens, maar ook de beschikbare opslagcapaciteit in de EU moet worden gebruikt om opslagcapaciteit in Oekraïne vrij te maken. Op die manier kan een buffer worden aangelegd, bij voorkeur in de nabijheid van grensovergangen, stations langs de beschikbare breedspoorlijnen in de EU en in EU-zeehavens, en kan het rollend materieel doeltreffender worden ingezet. Daarvoor is het noodzakelijk dat de opslagcapaciteit in kaart wordt gebracht. Deze beoordeling van de opslagcapaciteit in EU-havens zou niet alleen gunstig zijn op korte termijn, maar ook op middellange termijn (zomer- en herfst 2022), aangezien een aantal graanopslagfaciliteiten in Oekraïne mogelijk niet toegankelijk of zelfs vernield zijn.

Actie:

(16) De Commissie zal **de beschikbare opslagcapaciteit in de EU beoordelen** en overleg plegen met de lidstaten om te zorgen voor meer capaciteit voor tijdelijke opslag.

Middellange- en langetermijnmaatregelen

3.5 De infrastructuurcapaciteit op de nieuwe uitvoercorridors verhogen

Niet alleen moeten dringend alternatieve routes worden gevonden om het kritieke probleem van de graanuitvoer aan te pakken, er moeten ook zo spoedig mogelijk maatregelen op middellange termijn worden genomen om de infrastructuur (met inbegrip van overslag- en multimodale terminals en de nodige spoor-wegverbindingen in de relevante havens) in de EU en op het grondgebied van Oekraïne en Moldavië en de verbindingen met de EU te verbeteren.

De Commissie zal de huidige lacunes blijven beoordelen en aanvullende knelpunten in kaart brengen. Sommige grensovergangen met dubbele spoorbreedte zijn bijvoorbeeld al lange tijd niet meer gebruikt of hadden de afgelopen jaren een lage capaciteit. Om ze intensiever te kunnen gebruiken, moeten deze lijnen op het grondgebied van de EU dringend worden gerenoveerd. De door het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (in het kader van de Interreg-programma's) gefinancierde programma's voor 2021-2027¹⁷

¹⁷De lidstaten kunnen dergelijke financieringsverzoeken opnemen in hun investeringsplannen die de basis vormen voor de operationele overeenkomsten, en kunnen zo de financiering voor projecten die na januari 2022 van start zijn gegaan, vergemakkelijken.

kunnen, samen met de externe financieringsinstrumenten van de Unie, bijdragen tot deze werkzaamheden, voor zover gebruik wordt gemaakt van de passende aanbestedingsprocedures. Een andere prioriteit is de uitbreiding van de capaciteit van de bestaande spoorbreedte wisselaars voor wagons en de capaciteit van de vervoersinfrastructuur aan grensovergangen, die eveneens kan worden ondersteund via de bovengenoemde instrumenten.

Actie:

(17) De Commissie zal **richtsnoeren verstrekken over de beschikbare financiering en over de meest geschikte aanbestedingsprocedures** voor de ondersteuning van de (her)opbouw of versterking van de infrastructuur op plaatsen waar snel optreden ook snel resultaten kan opleveren.

3.6 Nieuwe infrastructuurverbindingen

In het kader van de wederopbouw van Oekraïne zullen nieuwe infrastructuurverbindingen moeten worden opgezet die veel verder zullen gaan dan wat tot dusver voorzien was in het economisch en investeringsplan voor Oekraïne. De beoordeling van de toekomstige behoeften moet gericht zijn op:

- de opwaardering van de grensoverschrijdende verbindingen (weg-weg, weg-spoor en spoor-spoor) tussen de EU en Oekraïne en de optimalisering en modernisering van de vervoersstromen in termen van infrastructuurcapaciteit, interoperabiliteit en efficiëntie van de diensten in verband met grensoverschrijdingen, met inbegrip van de heropening van extra grensovergangen. De nodige investeringen kunnen worden ondersteund door de Connecting Europe Facility (CEF);
- de ontwikkeling van nieuwe corridors van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) die de EU verbinden met Oekraïne en Moldavië;
- de verbetering van de connectiviteit en bevaarbaarheid op de Rijn-Donau-corridor met het oog op efficiënter verkeer, via versterkte coördinatie tussen havens en rivierautoriteiten in de EU, Oekraïne en Moldavië.

Oproepen tot voorstellen in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) zullen steun mogelijk maken voor projecten ter verbetering van de vervoersverbindingen tussen de EU en Oekraïne. Er zijn met name mogelijkheden voor de financiering van spoorverbindingen, spoor-weg- en spoor-spoorterminals (met inbegrip van terminals voor verandering van spoorbreedte), en projecten die tot doel hebben de verkeersstromen in de grenscontrolegebieden aan de buitengrenzen van de Unie te vergemakkelijken. Ook projecten die tot doel hebben de bevaarbaarheid van de Donau te vergroten, kunnen steun krijgen via de CEF. Projecten voor tweërlei gebruik van wegen en luchthavens komen eveneens in aanmerking in het kader van de specifieke CEF-oproepen voor militaire mobiliteit. Voorts wordt ook beoordeeld of naast de CEF nog andere EU-financieringsfaciliteiten kunnen worden ingezet om in deze behoeften te voorzien. In deze context wordt momenteel beoordeeld of het haalbaar is om bepaalde grensovergangen op Oekraïens grondgebied aan de EU-grens (bv. twee met Roemenië en één met Slowakije) met EU-financiering te renoveren en te moderniseren, teneinde hun capaciteit te vergroten en hen in staat te stellen vracht te verwerken. In de toekomst kan worden overwogen dit ook voor andere grensovergangen te doen.

Acties:

(18) In het kader van de lopende herziening van het TEN-T¹⁸ zal de Commissie de uitbreiding van de TEN-T-corridors in Oekraïne beoordelen om de connectiviteit met de EU te verbeteren via de aanleg van spoorlijnen met EU-standaardspoorbreedte, zowel in Oekraïne als in Moldavië.

(19) Om de weg vrij te maken voor deze initiatieven zal de Commissie, nadat zij daartoe door de Raad is gemachtigd, snel een besluit vaststellen om **met Oekraïne een overeenkomst op hoog niveau** te sluiten over de herziening van de TEN-T-kaarten.

(20) De oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van de CEF zal het mogelijk maken gerichte steun te verlenen voor projecten die tot doel hebben de interoperabiliteit en connectiviteit van de vervoersnetwerken van de Unie en Oekraïne te verbeteren.

4. Conclusies

Gezien de hoge mate van onzekerheid en instabiliteit, die zal voortduren zolang de Russische agressieoorlog tegen Oekraïne blijft duren, zullen flexibiliteit, waakzaamheid en veerkracht onontbeerlijk zijn om de transportroutes en toeleveringsketens tussen de EU en Oekraïne operationeel te houden.

Op korte termijn is het van essentieel belang dat Oekraïne volledig geïntegreerd blijft in de mondiale toeleveringsketens en landbouwmarkten.

Het is van cruciaal belang dat meer landbouwproducten op de wereldmarkten worden gebracht om het hoofd te bieden aan de toenemende wereldwijde voedselonzeekerheid die ontstaan is door de Russische invasie van Oekraïne en de verwoestende gevolgen daarvan. Om de volumes die voorheen via Oekraïense zeehavens werden vervoerd, zoveel mogelijk op te vangen, moet de maximumcapaciteit van alle vervoerswijzen worden ingezet.

De oprichting van solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne en de andere hierboven uiteengezette acties zijn bedoeld als noodmaatregel om uitvoer uit Oekraïne mogelijk te maken, maar zullen ook een belangrijke rol spelen bij de invoer van essentiële goederen in Oekraïne. Om deze acties in de praktijk te brengen, zal de Commissie samenwerken met de lidstaten, de Oekraïense autoriteiten, de EU en Oekraïense vervoersautoriteiten, infrastructuurbeheerders, eigenaars van rollend materieel, schepen en voertuigen, internationale financiële instellingen en andere relevante belanghebbenden in de hele regio.

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