COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 21.9.2010
COM(2010) 499 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU

Raportul anual privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 866/2004 al Consiliului din 29 aprilie 2004 și situația rezultată în urma aplicării acestuia

SEC(2010) 1094

INTRODUCERE

Regulamentul (CE) nr. 866/2004 al Consiliului privind regimul stabilit în temeiul dispozițiilor articolului 2 din Protocolul nr. 10 din Actul de aderare[1] (denumit în continuare „Regulamentul privind linia verde", RLV) a intrat în vigoare la 1 mai 2004. Acesta stabilește condițiile de aplicare a dispozițiilor din dreptul UE circulației persoanelor, a mărfurilor și a serviciilor peste linia de demarcație dintre zonele din Republica Cipru în care guvernul nu exercită un control efectiv de zonele în care acesta exercită un astfel de control. Pentru a asigura eficacitatea acestor norme, aplicarea lor a fost extinsă la linia de demarcație dintre aceste zone și zona estică de suveranitate a Regatului Unit (ESBA)[2].

Prezentul raport acoperă perioada 1 mai 2009 – 30 aprilie 2010, dar următorul raport va acoperi perioada 1 mai - 31 decembrie 2010 pentru alinierea perioadei de raportare la anul calendaristic (în special pentru a utiliza statisticile anuale). În timpul perioadei de raportare, Comisia nu a propus nicio modificare a regulamentului și nu a adoptat nicio nouă decizie privind măsurile de punere în aplicare.

La nivelul grupurilor de lucru, Comisia a întreținut un dialog constructiv cu autoritățile relevante ale Republicii Cipru și cu administrația zonei de suveranitate (SBA), în ceea ce privește punerea în aplicare a regulamentului.

1. TRECEREA LINIEI DE DEMARCAȚIE DE CĂTRE PERSOANE

1.1. Trecerea liniei de demarcație prin punctele de trecere autorizate

Regulamentul instaurează un cadru juridic stabil privind libera circulație a ciprioților, a altor cetățeni UE și a resortisanților țărilor terțe care trec linia verde (denumită în continuare „linia de demarcație") prin punctele de trecere autorizate. A existat o ușoară scădere a numărului de cipriоți greci și de cipriоți turci care au trecut linia de demarcație, în comparație cu anul precedent. Conform datelor puse la dispoziție de Republica Cipru, în timpul perioadei de raportare s-au înregistrat 670 910 de treceri ale cipriоților greci (730 310 anterior) în 175 671 de vehicule (193 909 anterior) din zonele controlate de guvern în partea de nord a Ciprului și 1 185 073 (1 287 126 anterior) de treceri ale cipriоților turci în 424 537 de vehicule (451 334 anterior) din partea de nord a Ciprului în zonele controlate de guvern [3]. Cu toate acestea, numărul cetățenilor UE care nu sunt cipriоți și al resortisanților din țări terțe care au trecut linia de demarcație a crescut cu 66%. Conform datelor puse la dispoziție de Poliția Republicii Cipru (denumită în continuare „CYPOL"), pe durata perioadei de raportare au mai fost efectuate 1 228 880 de treceri de către cetățeni UE care nu sunt cipriоți și de către resortisanți din țări terțe (739 097 anterior). 72% din aceste treceri (889 081) au avut loc la punctul de trecere pietonal de pe strada Ledra care s-a deschis în aprilie 2008. Punctul de

---

1 JO L 161, 30.4.2004, p. 128. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 587/2008 al Consiliului (JO L 163, 24.6.2008, p. 1) – cunoscut sub denumirea de Regulamentul privind „linia verde".

2 A se vedea considerentul al treilea din Regulamentul privind linia verde

3 Autoritățile Republicii Cipru, nu păstrează evidența numărului cipriоților greci reveniți în zonele controlate de guvern și a numărului cipriоților turci reveniți în partea de nord a Ciprului (a se vedea anexa VII).

trecere de pe strada Ledra a înregistrat majoritatea trecerilor efectuate de către necipriоți (în principal turiști) în timpul perioadei de raportare.

Aceste cifre corespund în mare parte cu cele colectate de la comunitatea cipriоților turci, și anume 630 116 de treceri efectuate de către cipriоții greci în 202 352 de vehicule din zonele controlate de guvern către zonele din partea de nord a Ciprului și 1 489 466 de treceri efectuate de către cipriоții turci în 564 791 de vehicule din partea de nord a Ciprului în zonele controlate de guvern.

Cu toate acestea, cifrele furnizate de CYPOL, menționate mai sus, nu includ date privind persoanele și vehiculele care au trecut pe la punctele de trecere de la *Pergamos* și *Strovilia*, din partea de nord a Ciprului în SBA[4]. Administrația SBA nu înregistrează date statistice detaliate pentru aceste două puncte de trecere . Cu toate acestea, estimările efectuate de SBA pe baza informațiilor provenite din surse ale cipriоților turci indică faptul că 97 395 de cipriоți greci au trecut în partea de nord a Ciprului și 556 382 de cipriоți turci au trecut în SBA. Nu există informații dacă acești cipriоți turci au călătorit mai departe din SBA către zona controlată de guvern.

Numărul angajaților CYPOL care lucrează chiar la punctele de trecere a scăzut de la 67 în 2008 la 63 în 2009 și la 59 în 2010. Nu au fost raportate incidente majore în ceea ce privește trecerile cotidiene.

1.2. Migrația ilegală peste linia verde și azilul

Cifrele CYPOL din mai 2009 până în aprilie 2010 indică o scădere de 54% a migrației ilegale peste linia verde din partea de nord a Ciprului în zonele controlate de guvern. Au fost prinși 2 546 de migranți ilegali în zonele controlate de guvern (cu excepția celor cărora li s-a refuzat trecerea la punctele de trecere de pe linia verde), mai puțin față de 5 560 de imigranți ilegali în perioada anterioară. Au intrat direct în zonele controlate de guvern 11 persoane, iar 16 persoane au intrat prin SBA partea de est, numărul total al migranților ilegali prinși ridicându-se astfel la 2 573. CYPOL a indicat ca motiv posibil reducerea perspectivelor de angajare ca urmare a încetinirii economice în Cipru. Majoritatea imigranților ilegali prinși erau cetățeni din Siria, Iran, Georgia, Pakistan, Bangladesh, Republica Moldova[5], precum și din teritoriile palestiniene ocupate (anexa VIII). Migranții ilegali sunt în general prinși în timpul controalelor efectuate de-a lungul liniei verzi, în aeroporturi când încearcă să părăsească Ciprul. Resortisanții țărilor terțe care solicită protecție internațională sunt în general identificați la secțiile de poliție atunci când depun cerere de azil.

Examinarea efectuată de CYPOL privind ruta de intrare a migranților ilegali în zonele controlate de guvern se bazează pe criteriile folosite și în anii precedenți, în principal prin documente (vize, ștampilele de intrare/ieșire de pe pașaport ale autorităților din Turcia sau o „viză" sau un „permis de ședere" eliberate de „RTCN"), declarații ale imigranților, dar și dovezi, precum ziare cipriote turce sau bancnote turcești.

1 311 de persoane au depus cerere de azil în Republica Cipru. Noile proceduri de acordare a azilului au permis scurtarea procesului, de la șase la trei luni. Cu toate acestea, niciunei

---

4 RLV nu prevede obligația raportării acestui trafic.

5 Denumită în continuare Moldova.

persoane care a intrat în zonele controlate de guvern în această perioadă nu i s-a acordat statutul de refugiat[6].

Majoritatea migranților ilegali sosesc în zonele controlate de guvern prin Turcia și prin partea de nord a Ciprului (există patru curse aeriene care pleacă din 11 aeroporturi din Turcia; feriboturi din patru porturi din Turcia spre Kyrenia și Famagusta). CYPOL a raportat, de asemenea, cazuri de migranți care sosesc în Republica Cipru în ambarcațiuni de pescuit și navete rapide (care, conform informațiilor culese, ar plăti până la 2 000 de euro traficanților de persoane).

Potrivit informațiilor furnizate de comunitatea turcă cipriotă, în partea de nord a Ciprului au fost prinși 72 de imigranți ilegali sirieni. La 2 cetățeni sirieni le-a fost refuzată permisiunea de a trece linia de demarcație către partea de nord a Ciprului, la punctele oficiale de trecere. În timpul perioadei de referință, au fost „deportate" din partea de nord a Ciprului 619 persoane[7].

Feribotul care leagă Latakia (Siria) de Famagusta circulă la intervale neregulate, și anume de 16 ori între 15 aprilie - 4 octombrie 2009. În această perioadă, aproximativ 1 600 persoane (din care 75% sunt cetățeni sirieni) au folosit feribotul pentru a ajunge în partea de nord a Ciprului, evitând astfel tranzitarea Turciei. Autoritățile Republicii Cipru suspectează faptul că un număr mare de imigranți ilegali au folosit acest drum. Cursele de feribot au fost reluate în iunie 2010. Autoritățile solicită în continuare guvernului sirian suspendarea curselor cu feribotul întrucât utilizarea portului Famagusta a fost declarată ilegală de Guvernul Republicii Cipru.

Nu există date exacte disponibile privind numărul persoanelor trimise înapoi de la punctele de trecere, dar CYPOL estimează numărul acestora la 2 000 în timpul acestei perioade.

Nu există cooperare directă în materie de poliție și imigrație între Republica Cipru și comunitatea cipriotă turcă. Cu toate acestea, cele două părți s-au întâlnit în cadrul unui comitet tehnic privind criminalitatea și chestiunile penale aparținând celor două comunități, care funcționează sub egida ONU și al cărui sediu se află în zona-tampon de pe aeroportul de la Nicosia. Acesta este un mecanism de schimb de informații și de inițiative comune în materie de criminalitate și chestiuni penale. În timpul perioadei de raportare, acestea au rezolvat un caz împreună.

CYPOL a descris cooperarea cu alte departamente guvernamentale relevante și cu administrația SBA ca fiind foarte bună. Au fost detectate 316 de cazuri de angajare ilegală în cadrul unor „inspecții la locul de muncă" desfășurate împreună cu Ministerul Muncii și Asigurărilor Sociale.

Departamentul pentru străini și imigrație al CYPOL numără 315 ofițeri angajați care au puse la dispoziție 36 de vehicule. În plus, sunt disponibile două elicoptere complet operaționale pentru zborurile de supraveghere. La punctele de trecere există echipamente ce folosesc radiațiile ultraviolete, precum și conexiuni la baza de date guvernamentală centrală (de ex. „lista persoanelor cu interdicție de circulație", registrul de stare civilă, înmatricularea vehiculelor etc.) și conexiuni la sistemul intranet al CYPOL și la internet.

---

[6] Mai multor persoane care au intrat în zonele controlate de guvern în timpul perioadei de raportare anterioare li s-a acordat statutul de refugiat în timpul prezentei perioadei de raportare.

[7] Turcia: 351, Siria:104, Moldova: 57, Iran: 12, Nigeria: 10

Operațiunile de control de-a lungul liniei de demarcație au constat în patrule periodice de zi și de noapte, terestre și aeriene. Patrulele terestre (mobile și pedestre) sunt efectuate de ofițeri ai posturilor locale de poliție care au în jurisdicție zonele din vecinătatea liniei de demarcație[8]. În plus, patrulează zilnic de-a lungul liniei de demarcație ofițeri ai Departamentului pentru străini și imigrație al CYPOL și ai Brigăzilor divizionare CYPOL. O brigadă specială CYPOL de la Divizia de Poliție din Larnaka este prezentă în permanență în zona vulnerabilă Pergamos - Pyla (a se vedea informațiile din secțiunea ESBA, de mai jos). Unitatea de aviație CYPOL a efectuat aproximativ 115 ore de patrulare cu elicopterul peste linia de demarcație în timpul perioadei de raportare. Atât patrulele terestre, cât și cele aeriene sunt coordonate de cartierul general al CYPOL.

Întrucât linia de demarcație nu este considerată a fi frontieră externă, cumpărarea de echipamente nu este eligibilă pentru finanțare din Fondul pentru frontierele externe[9]. Cu toate acestea, personalul CYPOL participă la toate programele de formare FRONTEX[10], de exemplu privind detectarea documentelor de identitate falsificate.

Zona estică de suveranitate a Regatului Unit (ESBA)

În general, imigrația ilegală prin ESBA a scăzut în timpul perioadei de raportare. Ofițerii SBA descriu cooperarea dintre Republica Cipru și birourile SBA vamale și pentru imigrație din zonă ca fiind excelente. În timpul perioadei de raportare, a fost refuzată trecerea a 1 174 de persoane, majoritatea fiind cetățeni turci. Alți străini au fost turiști din SUA, Australia, Iran, Rusia, Israel, Belarus și Serbia, care au intrat prin aeroportul Tymbou/Ercan din partea de nord a Ciprului și nu cunoșteau condițiile de intrare impuse de Republica Cipru[11].

În total au fost prinși în ESBA 17 imigranți ilegali, dintre care șase au intrat în zonele controlate de guvern în mod legal, dar au continuat să stea după expirarea vizei[12]. Restul de 11 au intrat pe insulă prin partea de nord a Ciprului și au traversat linia de demarcație ilegal[13]. Patru dintre aceștia au intrat în partea de nord a Ciprului prin aeroportul Tymbou/Ercan.

În afara punctelor de trecere, poliția SBA desfășoară patrule neregulate de risc, ale căror acțiuni au la bază date furnizate de serviciile de informații, pentru a combate migrația ilegală. Aceste patrule sunt suplimentate cu patrule ale birourilor vamale și ale trupelor militare SBA. Serviciul vamal SBA dispune în prezent de aproximativ 40 de cadre care lucrează în echipă 24 de ore din 24, 7 zile din 7, 365 de zile pe an pentru a acoperi cele două puncte de trecere autorizate de la Pergamos și Strovilia.

Între 1 mai 2009 și 31 martie 2010, au fost desfășurate de-a lungul zonei SBA - linia verde 385 de patrule. În mod normal, patrulările se desfășoară de mai multe ori pe zi. Birourile vamale SBA dispun de echipamente de termoviziune (aparate de filmare, dispozitive de înregistrare, vehicule camuflate) pentru detectarea mișcărilor peste linia de demarcație. Aceste echipamente sunt desfășurate la anumite intervale în diverse zone cu risc crescut. Sunt, de

---

8 Timpul consacrat de posturile locale de poliție pentru patrularea terestră de-a lungul „liniei verzi” într-un interval de 24 de ore este de aproximativ 120 om/ore.

9 Decizia nr. 574/2007/CE a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a Fondului pentru frontierele externe pentru perioada 2007-2013, ca parte a programului general „Solidaritatea și gestionarea fluxurilor migratorii”, JO L 144 din 6.6.2007, p.22.

10 Agenția Europeană pentru Gestionarea Cooperării Operative la Frontierele Externe

11 Turcia: 958, SUA: 38, Australia: 31, Iran: 27, Rusia: 14, Israel: 12, Belarus: 12, Serbia: 10

12 Egipt: 2, Siria:1, Nepal: 2, China: 1

13 Palestina. 4, Siria: 2, Irak: 3, Egipt: 1, India: 1

asemenea, disponibile echipamente de detectare a urmelor de narcotice și de explozibili. Sunt, de asemenea, aduși la punctele de trecere, câini de detectare a drogurilor. La punctele de verificare sunt utilizate dispozitive cu ultraviolete de verificare a pașapoartelor.

Câteva puncte de trecere neautorizate din satul *Pergamos* sau din apropierea acestuia (aflate parțial în SBA și parțial în partea de nord a Ciprului), care sunt încă folosite de localnici și de agricultori, sunt deosebit de dificil de controlat. Conform celor menționate în rapoartele anterioare privind linia verde, aceste „puncte de trecere" neautorizate continuă să constituie o sursă de probleme. Această problemă trebuie să fie rezolvată de urgență de către SBA conform cerințelor prevăzute la articolul 5 alineatul (2) din Protocolul nr. 3 la Actul de aderare din 2003[14].

2. TRECEREA LINIEI DE DEMARCAȚIE DE CĂTRE MĂRFURI

2.1. Valoarea schimburilor comerciale

În temeiul articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. 1480/2004 al Comisiei[15], Camera de Comerț Cipriotă Turcă (denumită în continuare „CCCT") precum și autoritățile Republicii Cipru au raportat lunar cu privire la tipul, volumul și valoarea mărfurilor pentru care au fost emise documente de însoțire. Ambele tipuri de rapoarte includ mărfurile care au trecut în zonele controlate de guvern prin punctele de trecere *Pergamos* și *Strovilia*, aflate sub autoritatea administrației SBA.

Potrivit rapoartelor puse la dispoziție de CCCT, valoarea totală a mărfurilor pentru care au fost emise documente de însoțire pe parcursul perioadei de raportare s-a ridicat la 6 267 082 de euro, în timp ce valoarea mărfurilor care au fost efectiv comercializate a fost de 5 579 720 de euro[16].

Conform rapoartelor furnizate de autoritățile Republicii Cipru, valoarea comercială totală a mărfurilor care au trecut efectiv linia de demarcație a scăzut cu 16,8% (878 702 euro), la 5 232 328 de euro[17] față de 6 111 030 de euro în perioada precedentă, în principal din cauza unei reduceri considerabile a comerțului cu cartofi. În perioadele anterioare de raportare, începând din 2007, cartofii reprezentau componenta unică cu ponderea cea mai mare a comerțului peste linia verde (până la 30% din comerțul total). Cu toate acestea, din cauza problemelor climatice și a nedisponibilității semințelor certificate de cartofi pentru cea de a doua recoltă, această cifră a căzut la 14% în timpul acestei perioade de raportare.

Lunile mai și iunie 2009 au înregistrat cel mai mare volum comercial (726 836 de euro și 891 830 de euro), cartofii de sămânță obținuți din prima recoltă constituind principalul produs comercial în aceste două luni, și anume 40% și 47%, respectiv, din volumul comercializat lunar. Volumul comercial a scăzut vertiginos la 342 033 de euro în august și a fluctuat între 240 000 de euro și 480 000 de euro până în aprilie 2010.

Deși nu intră în domeniul de aplicare al RLV, comerțul din zonele controlate de guvern către partea de nord a Ciprului a scăzut la 708 196 de euro în timpul perioadei de raportare (de la

---

14 JO L 236, 23.9.2003, p. 940.

15 Regulamentul (CE) nr. 1480/2004 al Comisiei din 10 august 2004, JO L 272, 20.8.2004, p. 3.

16 A se vedea anexele I, II și III la prezentul raport.

17 0,09% din importurile totale ale Republicii Cipru (5 654 de milioane de euro în 2009, sursa – Serviciul de Statistică al Republicii Cipru)

1 095 060 de euro), conform cifrelor furnizate de Camera de Comerț și Industrie a Republicii Cipru. Prin urmare, comerțul din zonele controlate de guvern către partea de nord a Ciprului reprezintă 13,5% din comerțul în sens invers (17,9% în perioada de raportare precedentă). Cu toate acestea, se estimează că cipriоții turci au cumpărat mărfuri în valoare de 43 de milioane de euro cu ridicata și cu amănuntul în zonele controlate de guvern, în 2009, aducându-le în partea de nord a Ciprului ca parte a bagajului personal. Aceeași sumă a fost cheltuită de cipriоții greci în comerțul cu ridicata și cu amănuntul în partea de nord a Ciprului[18].

Comunitatea cipriotă turcă continuă să aplice un regim comercial care, în principiu, reproduce restricțiile din RLV. Cu toate acestea, acest regim nu se aplică întotdeauna în mod sistematic, ceea ce face dificilă stabilirea de relații comerciale durabile. Partea cipriotă turcă a declarat deschis că principalul motiv îl reprezintă protejarea activităților economice locale. În numeroase ocazii, comercianților cipriоți greci nu li s-a permis să aducă produse în partea de nord a Ciprului pe la linia verde. Obiecțiunile acestora cu privire la un astfel de tratament au fost raportate Comisiei prin intermediul Camerei de Comerț și Industrie a Ciprului.

2.2. Tipul de mărfuri

Din mai 2009 până în aprilie 2010, cele mai comercializate articole au fost cele din piatră, cum ar fi marmura, cărămizile și piatra, urmate de legume, pește proaspăt și materiale de construcție[19]. Comerțul cu pește proaspăt, care a fost introdus doar în timpul perioadei anterioare de raportare, a crescut cu aproximativ 150%, de la 307 000 de euro la 760 000 de euro.

97% din volumul comerțului peste linie a fost comerț intrainsular. Începând cu decembrie 2009, au fost vândute Regatului Unit deșeuri de metal (cupru, aluminiu, oțel) în valoare de 41 206 de euro, iar Indiei deșeuri de oțel cu o valoare comercială de 86 470 de euro. Aceste tranzacții au necesitat implicarea unei societăți înregistrate în zonele controlate de guvern pentru tranzacții intra UE și formalități de export către țări terțe. Camera de Comerț Cipriotă Turcă a raportat că, în cazul tranzacțiilor intra-UE, plățile pentru TVA au fost percepute de două ori, în zonele controlate de guvern și în statul membru de destinație finală a mărfurilor. Comisia analizează în prezent această problemă.

2.3. Nereguli

În timpul perioadei de referință, autoritățile Republicii Cipru au raportat 24 de cazuri de nereguli implicând o valoare comercială totală de 34 110 euro, ceea ce reprezintă mai puțin de 1% din valoarea totală corespunzătoare schimburilor comerciale peste linia verde. Pentru mărfurile în cauză trecerea liniei de demarcație era interzisă. În trei cazuri, peștele proaspăt a fost confiscat și distrus întrucât transporturile nu îndeplineau standardele de siguranță alimentară și erau improprii consumului uman. În unul dintre aceste cazuri, s-a apreciat că vehiculul și cutiile nu îndeplineau normele UE privind ambalarea (valoarea comercială totală corespunzătoare – 2 016 euro). În general, conform procedurilor UE, transporturile de produse de origine animală, precum peștele, care nu îndeplinesc normele, sunt returnate departamentelor veterinare ale țării de origine. Întrucât niciun astfel de departament nu este recunoscut în partea de nord a Ciprului, peștele în chestiune a fost confiscat și distrus la punctul de verificare. Ar trebui să se aibă în vedere returnarea în viitor la Camera de Comerț Cipriotă Turcă a unor astfel de transporturi care nu îndeplinesc normele în domeniu.

---

[18] Surse: „Economic Interdependence Project - Peace Economics Consortium”, Nicosia

[19] A se vedea anexele IV și V la prezentul raport.

În șase cazuri de transport de deșeuri, transportatorul nu își obținuse permisul de gestionare a deșeurilor de la departamentul de mediu competent al Republicii Cipru. Șase transporturi de piatră și sticlă nu erau însoțite de documentația necesară în timp ce, în opt cazuri, materialele de construcție nu erau etichetate în conformitate cu cerințele de marcare CE.

În cazurile menționate mai sus referitoare la materiale de construcții, Camera de Comerț Cipriotă Turcă a semnalat inconsecvențe în tratarea transporturilor parțiale. S-a notat că au fost refuzate transporturi parțiale de materiale de construcții din cauza lipsei marcajelor CE, în timp ce altor livrări parțiale din același lot li s-a permis trecerea.

2.4. Obstacole și dificultăți persistente în ceea ce privește circulația bunurilor

Obstacolele în calea comerțului peste linia verde persistă. Autoritățile Republicii Cipru consideră rezolvată problema permiselor de conducere pentru profesioniști și a certificatelor de inspecție tehnică menționate în raportul anterior. Autoritățile Republicii Cipru cer ca permisele de conducere și certificatele de inspecție tehnică pentru camioane să fie obținute în zonele controlate de guvern, gratuit, dar Camera de Comerț Cipriotă Turcă nu consideră justificată această cerință și subliniază faptul că în 2009 și 2010 din peste 3 000 de șoferi de camion ciprioți-turci numai 48 au susținut testul pentru permisul de conducere, iar dintre aceștia numai 39 au trecut acest test. Nu au fost înregistrată nicio cerere pentru obținerea certificatului de inspecție tehnică. Drept rezultat, vehiculele comerciale cipriote turce și în special camioanele și autobuzele de peste 7,5 tone nu mai pot circula liber în toată insula. Autoritățile Republicii Cipru nu recunosc documentele pentru vehiculele de pasageri particulare. Acest fapt cauzează un dezavantaj economic pentru societățile de transport cipriote turce deoarece pentru transporturi de peste 7,5 tone acestea trebuie să utilizeze camioane înmatriculate în zonele controlate de guvern care (cu o asigurare auto cipriotă turcă) pot circula liber și în partea de nord. Facilitarea accesului camioanelor și autobuzelor cipriote turce în zonele controlate de guvern ar contribui la o dezvoltare economică mai bine echilibrată a sectorului transporturilor în partea de nord a Ciprului.

Nu se pot raporta progrese nici în cazul altor schimburi comerciale. La fel ca în anii precedenți, comercianții ciprioți turci continuă să raporteze dificultăți în ceea ce privește stocarea produselor lor în magazine și publicitatea produselor și serviciilor acestora în presa din zonele controlate de guvern. Aceste dificultăți reflectă un fenomen larg răspândit între ciprioții greci, acela de a nu cumpăra produsele de marcă ale ciprioților turci, acesta constituind astfel o barieră psihologică în calea comerțului[20]. Contrabanda cu mărfuri peste linia de demarcație s-a diminuat, dar este în continuare larg răspândită, fapt care reflectă natura geografică a liniei de demarcație care se pretează activităților clandestine pe întreaga sa lungime. Operațiunile de control se desfășoară în zonele situate în apropierea liniei de demarcație în vederea soluționării unor probleme specifice, în principal sezoniere, cum ar fi transportul vânatului/păsărilor sălbatice sau a petardelor de focuri de artificii (și prin ESBA) în zonele controlate de guvern. Printre alte articole capturate se numără țigările, alcoolul, cantitățile comerciale de pește proaspăt și melci, precum și confecțiile textile contrafăcute. Cu toate acestea, potrivit autorităților Republicii Cipru, volumul contrabandei a scăzut ca urmare a reducerii diferenței de prețuri. CYPOL, precum și patrulele ESBA de-a lungul liniei de demarcație îndeplinesc o funcție dublă: combaterea contrabandei și controalele care vizează imigrația ilegală. Numărul cazurilor de infracțiuni ajunse în fața instanțelor districtuale pentru contrabandă a fost de 12 în 2008, 11 în 2009 și 7 în 2010 (până în martie). Majoritatea

[20] Cf. Hatay, Mullen, Kalimeri, „Intra-island trade in Cyprus – Obstacles, oppositions and psychological barriers", *Prio,, Cyprus Center*, 2008.

mărfurilor au fost detectate la punctele de trecere autorizate: Pyla, SBA, zona tampon de lângă Zodia și Potamia.

În ceea ce privește aprovizionarea tradițională a populației cipriote turce din satul Pyla localizată în zona tampon [articolul 4 alineatul (10) RLV], cantitățile de materiale de construcție, de pește, de țigări etc. sunt monitorizate și înregistrate de administrația SBA. Satul cipriot turc Pergamos din vecinătate este divizat de linia verde și ciprioții turci care locuiesc în partea din zona SBA doresc să li se aplice același regim cu cel aplicat celor din Pyla în ceea ce privește „circulația mărfurilor" peste linia de demarcație, dar acest lucru nu este permis în temeiul RLV care se referă numai la Pyla.

2.5. Facilitarea schimburilor comerciale

Comisia continuă să caute modalități de intensificare a schimburilor comerciale peste linia verde. Ar putea fi avută în vedere o decizie a Comisiei prin care să se ridice interdicția din Regulamentul privind linia verde și să se permită schimburile comerciale cu alte noi produse agricole, în principal cu produse lactate (lapte și brânză, iaurt, zer), dacă rezultatele misiunii unor experți independenți care verifică dacă produsele lactate pot îndeplini cerințele UE sunt favorabile. Alte produse pentru care Camera de Comerț Cipriotă Turcă a manifestat interes sunt peștele provenit din crescătorii și melcii.

Comisia analizează, de asemenea, posibilitatea modificării normelor de punere în aplicare[21] a RLV prin ridicarea obligației potrivit căreia cartofii trebuie să crească direct din cartofi de sămânță certificați. Aceasta ar permite schimburile comerciale cu cartofi din a doua recoltă, cultivați sub controlul unor experți fitosanitari independenți, numiți de Comisie pentru a furniza asigurările necesare cu privire la identitatea și caracteristicile sanitare ale acestei a doua recolte.

Conform celor menționate anterior la punctul 2.3, anumitor transporturi de materiale de construcție le-a fost refuzată trecerea liniei de demarcație din cauza lipsei marcajelor CE. Mulți comercianți ciprioți turci nu erau familiarizați cu noua procedură a Republicii Cipru (din decembrie 2009) de certificare CE a produselor lor. Comisia a organizat o vizită de studiu la Bruxelles pentru reprezentanții Camerei de Comerț Cipriote Turce pentru o mai bună informare a acestora cu privire la cerințele de marcare CE, precum și un seminar TAIEX[22] la Nicosia, pentru a se furniza informații detaliate comercianților ciprioți turci cu privire la marcarea CE. În ceea ce privește regimul lingvistic al documentelor de însoțire, Autoritatea de Supraveghere a Pieței din Cipru a fost de acord să primească documentele în engleză sau traducerile în engleză ale documentelor originale în limba turcă.

Sub egida proiectului EDGE, finanțat de USAID, sunt prevăzute diverse acțiuni pentru facilitarea schimburilor comerciale din zona liniei verzi. Acestea includ un centru de arbitraj al celor două comunități, evenimente de facilitare a afacerilor și analize comerciale detaliate în vederea stabilirii potențialului comercial viitor.

---

21 Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) 1480/2004 al Comisiei din 10 august 2004.

22 Instrumentul UE pentru asistență tehnică și schimb de informații.

3. CONCLUZII

Controlul liniei verzi în punctele de trecere autorizate este satisfăcător. În timpul perioadei de raportare, numărul imigraților ilegali prinși a scăzut cu peste 50% față de nivelul anului precedent, dar trecerea ilegală a resortisanților țărilor terțe continuă să reprezinte o problemă. Comisia apreciază că o și mai mare intensificare a acțiunilor de supraveghere a liniei de demarcație între punctele de trecere, asigurată de Republica Cipru și administrația zonei de suveranitate, ar reprezenta o contribuție importantă pentru a sprijini combaterea migrației ilegale. Republica Cipru veghează în continuare pentru a se evita luarea oricărei măsuri care ar putea conferi liniei de demarcație aparența unei frontiere externe.

Punctele de trecere neautorizate în zonele SBA continuă să reprezinte o problemă. Este necesară soluționarea de urgență de către SBA a acestei chestiuni.

În timpul perioadei curente de raportare, valoarea schimburilor comerciale peste linia de demarcație a scăzut pentru prima dată de la intrarea în vigoare a RLV în 2004 (cu 17% mai puțin, ajungând la 5 232 328 de euro, față de 6 111 030 de euro în perioada de raportare precedentă). Principalul motiv al acestei scăderi îl reprezintă reducerea comerțului cu cartofi. Cu excepția comerțului cu cartofi (care se ridică la aproximativ 700 000 de euro), schimburile comerciale peste linia verde au fost stabile. Cele mai vândute produse au fost cele din piatră, legumele, peștele proaspăt și materialele de construcție. Valoarea globală a schimburilor comerciale peste linia verde rămâne încă limitată, parțial din cauza domeniului de aplicare restrâns al regulamentului.

Continuă să existe obstacole în calea schimburilor comerciale. Vehiculele comerciale cipriote turce, în special camioanele peste 7,5 tone și autobuzele, nu pot să circule liber pe insulă. În plus, nu se pot raporta progrese suplimentare în ceea ce privește alte bariere comerciale netarifare.

În cele din urmă, se pare că s-a diminuat contrabanda cu mărfuri peste linia de demarcație, dar aceasta este în continuare larg răspândită.

Concluzia generală este că Regulamentul privind linia verde continuă să ofere o bază funcțională care permite trecerea persoanelor și mărfurilor dinspre și către zonele Republicii Cipru controlate de guvern. Comisia va continua să monitorizeze punerea în aplicare a regulamentului.