



Brüssel, 12.5.2022
COM(2022) 217 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**ELi-Ukraina solidaarsuskoridoride tegevuskava, et hõlbustada Ukraina
põllumajandustoodete eksporti ja kahepoolset kaubandust ELiga**

1. Sissejuhatus

Venemaa agressioonisõda mõjutab tõsiselt Ukraina majandust. Eelkõige on ekspordi oluliselt vähendanud Venemaa mereväe poolt Ukraina Musta mere sadamatele korraldatud blokaad, enne sõda toimus nende sadamate kaudu 90 % teravilja ja õliseemnete ekspordist.

Venemaa provotseerimata ja põhjendamatul sissetungil on juba suur mõju üleilmsetele toiduturgudele ning see kahjustab üleilmset toiduga kindlustatust ka edaspidi. Kui kiiresti meetmeid ei võeta, mõjutab sõda üleilmseid teraviljavarusid ka järgmisel aastal. Tavaolukorras eksporditi 75 % Ukraina teraviljatoodangust, mis moodustas ligikaudu 20 % riigi iga-aastasest eksporditulust¹. Euroopa, Hiina ja Aafrika said igaüks umbes kolmandiku sellest ekspordist.

EL on võtnud eesmärgiks toetada Ukraina majanduse arengut ja taastamist ning panustada maailma toiduturgude stabiliseerimisse ja üleilmse toiduga kindlustatuse parandamisse. Seega on ELi ühine väljakutse võimaldada Ukrainal eksportida soovitud kaupu, toetada kohalikku tootmist ja parandada ühenduvust Euroopaga nii ekspordi kui ka impordi tarbeks. Seda eesmärki silmas pidades tegi komisjon hiljuti ettepaneku kaotada ajutiselt kõik Ukrainast pärit toodete impordi suhtes vastavalt ELi-Ukraina assotsieerimislepingule kehtivad tollimaksud ning peatada kõik Ukraina terase suhtes kohaldatavad kaubanduse kaitsemeetmed².

Mis puudutab eelkõige üleilmset toiduga kindlustatust, siis on kiireloomuline ja oluline võimaldada Ukrainal eksportida praegu riigis ladustatud põllumajandustooteid maailmaturule. Peame aitama Ukrainal tulevast saaki ohutult ladustada ja uut vilja külvata.

Selleks et põllumajandustooted jõuaksid ELi ja maailma turule ning Ukraina saaks importida esmavajalikke kaupu (nt humanitaarabi, toitu, loomasööta, väetisi, kütust), **on hädasti vaja luua alternatiivsed logistikamarsruudid, mis kasutaksid kõiki transpordiliike ja ühendaksid ELi Ukrainaga** seni, kuni taastatakse Ukraina juurdepääs Musta mere marsruutidele. See eeldab vastavate kaubaveoteenuste laiendamist ja arendamist neil logistikamarsruutidel, mis ühendavad Ukrainat ELi meresadamatega, kus saaks korraldada kaupade kaugemale lähetamist või võimalikku ladustamist. **See on tähtis mitte ainult Ukraina põllumajandustootjate jaoks, vaid ka tarbijate jaoks ELis ja mujal.**

Käesolevas teatises on välja toodud peamised kitsaskohad, millest on teatanud ELi liikmesriigid, Ukraina ametiasutused ning ELi ja Ukraina sidusrühmad. ELi solidaarsuse väljendusena Ukrainaga esitab Euroopa Komisjon tegevuskava, mis sisaldab lühiajalisi, keskmise tähtajaga ja pikaajalisi meetmeid osutatud probleemide lahendamiseks. Komisjon teeb koostööd liikmesriikide, Ukraina ametiasutuste, transpordiettevõtjate, seadmete tarnijate ja mõlema poole kõigi muude asjaomaste sidusrühmadega, et luua alternatiivsed ja optimaalsed logistikamarsruudid: uued **ELi-Ukraina solidaarsuskoridorid**. Need koridorid hõlbustavad eelkõige põllumajandustoodete edasitoimetamist Ukrainast, aga ka kahepoolset kaubavahetust ELiga ning Ukraina juurdepääsu rahvusvahelistele turgudele ja üleilmsetele tarneahelatele, et väga vajalik teravili jõuaks maailmaturule.

¹ Ukraina on maailma suurim päevalilleõli eksportija (50 % maailma ekspordist), suuruselt kolmas rapsi (20 %) ja odra (18 %), suuruselt neljas maisi (16 %) ja suuruselt viies nisu (12 %) eksportija.

² COM(2022) 195 final.

2. Kitsaskohad

Praegu ootavad tuhanded vagunid Ukraina poolel naaberliikmesriikide tollivormistust. Tornhoidlates on eksporti ootavat vilja veelgi. Vagunite keskmine ooteaeg on praegu 16 päeva ja mõnes ELi-Ukraina piiripunktis kuni 30 päeva. Veokite ooteajad asjaomastel piiridel on samuti liiga pikad. Nende logistiliste takistuste tõttu pidid Ukraina ametiasutused kehtestama teatavates suundades ekspordipiirangud.

Komisjon on tihedas koostöös ELi liikmesriikide, Ukraina ametiasutuste ning transpordi- ja põllumajandustööstuse esindajatega teinud kindlaks mitu kitsaskohta, mis võivad takistada Ukraina ekspordi ja impordi hädavajalikku ümbersuunamist, nimelt:

- Ukraina kasutab **rööpmelaiust 1 520 mm³ (lai rööpmelaius), samas kui ELi standardne rööpmelaius (UIC rööpmelaius) on 1 435 mm**. See tähendab, et Ukraina vaguneid ei saa enamikus ELi liikmesriikides kasutada ning kaubad tuleb ümber laadida laia rööpmelaiusega vagunitelt ELi standardse rööpmelaiusega vagunitele. Ümberlaadimine peab toimuma mõlemal pool piiri piiripunktide⁴ läheduses asuvates logistikakohtades, kus saab vahetada vagunite pöördvankreid või laadida kaubad laia rööpmelaiusega vagunitelt ELi standardse rööpmelaiusega vagunitele.
- Praegune **ümberlaadimisvõimsus ei ole kaugeltki piisav** ega sobi suurte kaubakoguste jaoks. Lisaks on ümberlaadimine aeganõudev ja selleks on vaja eriseadmeid, mida ei pruugi ümberlaadimiskohtades olla piisavalt palju, või ei ole selliste seadmete võimsus piisav nõudluse järsu suurenemise korral.
- Kuigi **Venemaa on blokeerinud Ukraina meresadamad**, võivad teatavad merelaevad jõuda ka Doonaul asuvate Ukraina siseveesadamateni. Paraku suudavad need sadamad praegu katta vaid üsna väikese osa kogu ekspordivajadusest ning nende tegevust mõjutab asjaolu, et navigeerimine Musta mere põhjapoolsetes piirkondades on muutunud ohtlikumaks ning raudtee- ja maanteeühendus Odessaga on haavatav.
- **Veoautode kasutamine on keeruline**, kuna seda kammitsevad olemasolevate sõidukite puudus, transpordiõiguste raamistiku kohaselt kehtivad teatavad piirangud, sõidukite piiriülest liikumist takistavad muud eeskirjad, dokumentide väljastamise ja kehtivusega seotud haldusküsimused ning veoautojuhtide vähesus nii Ukrainas kui ka ELis. Veoautode ooteaeg piiril on sageli pikem kui 12 tundi.
- Sidusrühmadelt saadud tagasiside näitab, et **piirikontrolli** (fütosanitaar- ja veterinaarkontroll ning tollivormistus) **tõttu esineb saadetiste puhul endiselt tarbetuid⁵ ja kulukaid viivitusi**.

3. ELi-Ukraina solidaarsuskoridore käsitlev tegevuskava

Kuigi Euroopa Komisjon ei saa asendada ELi ettevõtjate ja Ukraina teraviljamüüjate vahelisi kaubanduskokkuleppeid, võib ta aidata lihtsustada kooskõlastamist sidusrühmade ja asjaomaste ametiasutuste vahel. Lühiajalised meetmed peavad vabastama olemasoleva logistikapotentsiaali, samas kui täiendavad keskmise tähtajaga ja pikaajalised meetmed peaksid soodustama Ukraina sõjajärgset kaubandust ja toetama riigi ülesehitamist.

³ Sama rööpmelaius on kasutusel Balti riikides ja Moldovas ning Soomes on kasutusel rööpmelaius 1 524 mm.

⁴ Välja arvatud LHS-liin, mis ühendab Hrubieszówi piiripunkti Sławkówiga (Katowice lähedal) Poolas.

⁵ ELi õigusaktidega ei nõuta ei teravilja impordi ega ELi kaudu toimuva transiidi puhul veterinaar- ega fütosanitaarsertifikaati.

Ajutine mereblokaad Musta mere põhjaosas ning Ukrainas tsiviillendudele kehtestatud lennukeeld nõuavad, et Ukraina ekspordi ja impordi uued marsruudid tuleb korraldada peamiselt maismaa- ja siseveetranspordi toel. Ukraina läheduses asuvad liikmesriigid eraldavad märkimisväärsed vahendeid ja pingutavad, et võimaldada sujuvat eksporti Ukrainast ELi ja mujale. Komisjon tunnustab suurima surve all olevate ELi liikmesriikide jõupingutusi ja kavatseb ka edaspidi toetada nende riikide võetavaid asjakohaseid meetmeid.

Praegu on esmatähtis võtta kasutusele olemasolev taristu ja seadmed ning kasutada neid parimal võimalikul viisil, kasvatada võimsust nii palju kui võimalik ning suurendada ja mitmekesistada selliste marsruutide arvu, mida saaks kasutada kaubanduse järjepidevuse tagamiseks. Samuti on vaja investeerida uude taristusse ja seadmetesse ning ajakohastada olemasolevaid, kuid see nõuab sageli tegutsemist keskpikas ja pikaajalises perspektiivis.

Lühiajalised meetmed

3.1 Täiendavad kaubarongid, laevad ja veoautod

Selleks et rahuldada pidevat nõudlust asjaomaste eksporditurgude suunas kulgeva logistikaahela järele, on vaja suurt hulka ELi standardse rööpmelaiusega vaguneid. Seda saaks osaliselt lahendada veeremi tõhusama kasutamisega (nt minimeerides sõiduaega ning laadimis-/mahalaadimisega ümberlaadimiskeskustes ja sadamates), kuid ilmselgelt on ELi standardse rööpmelaiusega vagunite ebapiisav pakkumine endiselt märkimisväärne kitsaskoht.

Kiiresti on vaja punkervaguneid, ühendveovaguneid, konteinereid ja tsisternvaguneid (vedelike, nt päevalilleõli jaoks). Doonaul toimuva transpordi puhul on vaja rohkem **praame ja rannasõidulaevu**. Kuna ühendveovaguneid on ELis rohkem saadaval, saab piiriületuspunktides suhteliselt kiiresti suurendada konteinerite ümberlaadimist (mobiilsete) kraanade abil. Seepärast tuleb kiiresti hinnata võimalust transportida teravilja rohkem konteinerites ja uurida nende kättesaadavust nii Ukrainas kui ka ELis.

Selleks, et veeremi, praamide/rannasõidulaevade ning muude asjaomaste sõidukite ja seadmete nõudlust ja pakumist kokku viia, **käivitab komisjon kontaktiloomise platvormi**. Ukraina poolel oskavad transporditeenuste nõudlust kõige paremini prognoosida ministeeriumid, tolliasutused ja Ukraina äsja loodud põllumajanduse logistika koordineerimisnõukogu ning Ukraina sidusrühmad. Lisaks asjaomaste tööstusharude sidusrühmadele (nt transpordiettevõtjad, ümberlaadimisettevõtjad, raudtee-kaubaveokoridorid, sadamad) palutakse igal liikmesriigil **määrata solidaarsuskoridore kontaktpunkt**, mille ülesanne on suhelda oma riigisiseses logistikaahelas osalejatega ja tagada kõigi selliste logistiliste probleemide kiire lahendamine, mis on seotud nende vastavate ametiasutuste pädevusse kuuluvate küsimustega. Komisjon juhib platvormi loomist ja on osalejatele vahendajaks, et parandada oluliselt transpordi korraldust. ELi nõuandemissioon Ukrainas (EUAM Ukraine) jätkab Ukraina ametivõimude nõustamist.

<u>Meetmed:</u>

- (1) Komisjon kutsub ELi turuosalisi üles **tegema kiiresti kättesaadavaks vajalikud seadmed, veeremid, sõidukid, praamid ja laevad**. Selleks peaksid asjaomased tööstusühendused⁶ kaasama kiiresti oma liikmeid.
- (2) Komisjon teeb tihedat koostööd liikmesriikide, Ukraina ametiasutuste ja tööstusharu sidusrühmadega, et luua **kontaktiloomise platvorm**, mis hõlbustaks logistikaahelas osalejate teabevahetust kaubavoogude optimeerimiseks.
- (3) Komisjon kutsub kõiki liikmesriike üles määrama kindlaks **solidaarsuskoridoride kontaktpunkti**, kellele sidusrühmad saaksid teatada probleemidest logistikaahelas.

3.2 Transpordivõrkude ja ümberlaadimisterminalide läbilaskevõime

Mitmes liikmesriigis on kaubaveoliinid paljudel juhtudel ülekoormatud, mistõttu on raudteetaristu läbilaskevõime kavandamine ja tõhus kasutamine väga oluline, kui on vaja käidelda täiendavaid suuri kaubaveomahte. Kuigi Ukraina ettevõtjad pööravad praegu rohkem tähelepanu läbi Rumeenia ja Poola toimuvatele vedudele, tuleks **aktiivselt uurida alternatiivseid kaubaveoliine, ümberlaadimise ja konteinerite käitlemise võimekust ning meresadamate suutlikkust muudes liikmesriikides**⁷ (näiteks Balti riigid või Bulgaaria), kus võib olla vabu võimsusi.

Olukorra kiireloomulisuse tõttu on põhjendatud ka see, et **Ukraina ekspordiga seotud kaubarongidele antakse Euroopa transpordivõrgus ajutiselt eesõigus**. Selle saavutamiseks on vaja tagada ümberlaadimiskeskustest ELi sadamatesse suunduvatele rongidele teenindusaegade piisav kättesaadavus.

Praegune ümberlaadimisvõimsus (sealhulgas vagunite rataste või pöördvankrite vahetamise kaudu) ei ole kaugeltki piisav ega sobi suurte kaubakoguste käitlemiseks. Ümberlaadimine on aeganõudev tegevus ja selleks on vaja eriseadmeid, mida ei ole ümberlaadimiskohtades piisaval arvul. **Mobiilsed viljalaadurid⁸ võivad ümberlaadimist märkimisväärselt kiirendada**, kuid selliseid seadmeid toodetakse ELis vähe. Seepärast tuleks uurida võimalust anda olemasolevad seadmed üle ELi-Ukraina piiriterminalidele, näiteks ajutiste rendilepingute kaudu.

ELi standardrööpmelaiusega vagunite laadimine võib toimuda mõlemal pool piiri, sest erineva rööpmelaiusega raudteeharud ulatuvad mõnes punktis (kuni 60 km) nii Ukraina kui ka ELi territooriumile. ELi vagunite omanikud on seni siiski kõhklevad seisukohal, kas **lubada oma veeremil ja sõidukeil Ukrainasse siseneda**. Ukraina on vastu võtnud valitsuse dekreedid,⁹ mille kohaselt kaetakse kaotsiläinud vagunite/praamidega seotud kahju. Siiski võib olla vaja lisatagatisi, et innustada ELi ettevõtjaid tegevust jätkama. Tuleb uurida, kas EL koostöös liikmesriikidega (nt riiklikud ekspordikrediidiasutused) või rahvusvahelised finantsasutused¹⁰

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

⁷ Näiteks on Slovakkial 30–40 rongi (potentsiaalselt 50–60 rongi), millel on Euroopa rööpmelaius ja mida veel ei kasutata, lisaks kulgeb ELi standardrööpmelaiusega liin Poolast Kaunasesse (Leedu), kus on olemas ümberlaadimisvõimsus. Klaipeda sadam on aastaringselt jäävaba.

⁸ Selliste masinatega saab laadida kaks vagunit (130 t) tunnis (90 000 tonni kuus) ja ühte rongi saab laadida üheaegselt mitme masinaga. Seega saaks ümberlaadimist suurendada suhteliselt väikeste investeeringutega.

⁹ Ukraina ministrite kabineti 30. märtsi 2022. aasta korraldus nr 255-r (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2022-%D1%80#Text>).

¹⁰ Näiteks Maailmapank, kellel on eksporditeadmised selles valdkonnas.

peaks looma täiendava vahendi, et pakkuda lisatagatise ümberlaadimisvõimsuse kasutamiseks mõlemal pool piiri.

Kaaluda tuleks ka muid võimalusi, nagu maanteetranspordi kasutamine. Selleks on vaja läbi vaadata mõned praegused piirangud, mis on seotud transiidilubade, juhi sõidumeerikukaartide, juhilubade, ametialase pädevuse tunnistuste või muude eeskirjadega, mis takistavad Ukraina veoautode ja sõidukijuhtide tegevust ELis. Samuti tuleks kaaluda asjakohaseid lihtsustusi, sealhulgas tagatise, et hõlbustada ELi veoautode käitamist Ukrainas. Komisjon võttis 6. aprillil 2022 vastu soovitusel¹¹ nõukogule alustada Ukrainaga läbirääkimisi **maanteetranspordi lepingu** üle, mida võiks kohaldada ka pärast lepingu esialgset kestust seni, kuni Venemaa Ukraina-vastase sõjalise agressiooni mõju transporditaristule ja -tegevusele on endiselt tõsine. Soovitusel¹² eesmärk on anda Ukraina ja ELi veoettevõtjatele teatavad juurdepääsuõigused seoses vastavate territooriumide vaheliste transiit- ja kahepoolsete vedudega.

Meetmed:

(4) Komisjon teeb ettepaneku, et **Ukraina põllumajandustoodete eksportsaadetiste suunamine kaubakoridoridesse, millel on parim läbilaskevõime, seatakse prioriteediks**. Meetme 2 kohane kontaktiloomise platvorm peaks pidevalt aitama kindlaks teha, kus selline läbilaskevõime on olemas.

(5) Komisjon kutsub taristuettevõtjaid üles **tegema kättesaadavaks vajalikud raudtee teenindusajad** ümberlaadimiskeskuste ja ELi sadamate vahel.

(6) Komisjon teeb kontaktiloomise platvormi abil koostööd liikmesriikide ja tööstusega, et **määrata peamised ümberlaadimis-/rööpmevahetamiskeskused** ELi ja Ukraina piiril ja kaugemal, et teha kindlaks, kuidas optimeerida iga päev ümberlaaditavaid mahte nii mahtlastina kui ka konteineravedude kaudu.

(7) Komisjon kutsub turuosalisi üles kiiresti tootma **mobiilseid teraviljalaadureid** ja/või laenama/müüma selliseid seadmeid asjakohastele ümberlaadimiskohtadele. Komisjon toetab olemasolevate võimaluste kindlakstegemist ning huvitatud asutuste ja ettevõtete kokku viimist selliste masinate tootjatega kontaktiloomise platvormi kaudu.

(8) Komisjon esitab kontaktiloomise platvormi abil ELi sadamatele osalemiskutse, et teha kindlaks need, kelleni jõuaks raud- või maanteed mööda, ning hinnata, kuidas saaks saadetisi neis sadamates eelisjärjekorras käidelda.

(9) Komisjon **uurib täiendavalt lisatagatiste vajadust** ning kaalub koostööd ELi liikmesriikide riiklike ekspordikrediitiasutuste, rahvusvaheliste finantsasutuste (nt Maailmapank/EIP/EBRD) ja muude rahastajatega, et seada sisse lisatagatise raudtee-kaubaveo- ja siseveetranspordi-ettevõtjate ja vagunite ning veoautoomanike toetamiseks.

(10) Komisjoni eesmärk on sõlmida **Ukrainaga maanteetranspordi leping** niipea, kui nõukogu on andnud selleks volitused.

¹¹ COM(2022) 167 final.

¹² Sama ettepanek on tehtud ka Moldova kohta (COM(2022) 168 final).

(11) Komisjon jälgib, kuidas edeneb juhi sõidumeerikukaartide väljastamine, ja võib anda täiendavaid suuniseid, mis tehakse veebis¹³ kättesaadavaks. Selles tegevuses on oluline roll riiklikel transpordi kontaktpunktide võrgustikul¹⁴. Samuti on komisjonil kavas vastu võtta seadusandlik ettepanek määruse kohta, milles sätestatakse juhilubade osas ajutised erimeetmed, võttes arvesse Venemaa sissetungi Ukrainasse.

3.3 Tollitoimingud ja muud kontrollid

Kuigi eesmärk on hõlbustada logistikat, on kõigi saadetiste puhul endiselt vaja järgida tolliprotseduure, kuid aeganõudvate menetluste¹⁵ tõttu võib tollivormistus kesta mitu päeva. Seetõttu on vaja kiiresti kindlaks määrata, millised tolliprotseduurid ei ole hädavajalikud ja mida saaks **lihtsustada**, ning uurida, kus oleks vaja **täiendavat suutlikkust**.

ELi õigusaktidega ei nõuta ei teravilja impordi ega ELi kaudu toimuva transiidi puhul veterinaar- ega fütosanitaarsertifikaati. Osana riiklikust kontrolliprogrammist võivad liikmesriigid võtta proove, et kontrollida vastavust nii impordi kui ka siseriikliku turu jaoks kehtestatud ELi nõuetele. Need **kontrollid peavad siiski olema riskipõhised, proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad**. Kahjuks võivad sellised kontrollid praegu kesta mitu päeva ning olla piiripunktides ja liikmesriikides erinevad. Viivitused mitte ainult ei takista kiiret ekspedeerimist, vaid põhjustavad ka lisakulusid ettevõtjatele ja veoettevõtjatele.

Lisaks ei ole kõigis piiripunktides ööpäevaringselt piisavalt töötajaid saabuvate vagunite käitlemiseks. **Käitlemist kiirendaks märkimisväärselt kontrolli- ja ülevaatusmenetluste suutlikkuse suurendamine, kontrollide proportsionaalsem kohaldamine või neist erandi tegemine tänu kohaldatavate eeskirjade paremale mõistmisele.** Seepärast peaksid liikmesriigid tagama piisaval arvul piiripunktide ametnikke, et kiirendada kõiki ettenähtud kontrolle ja osutada ööpäevaringselt teenuseid kõigis asjaomastes piiripunktides. Lisaks tuleks kontrolle ja inspekteerimisi teha mujal kui piiril (nt meresadamates või sihtkohas).

Sama lähenemisviisi tuleb edendada sadamates, kus tuleks kiiresti läbi viia haldus-, piiri- ja tollikontroll või tollivormistus, et minimeerida veeremi käitlemisaega sadamaalal.

Komisjon soovib Ukrainal **veelgi lihtsustada vajalike ekspordisertifikaatide väljaandmise korda**. Menetluste ühtlustamine aitaks vältida viivitusi teravilja transportimisel Ukrainast välja.

ELi nõuandemissioon Ukrainas (EUAM Ukraine) ning ELi piirihaldamise abimissioon Moldovas ja Ukrainas (EUBAM) võivad kooskõlas oma vastavate volitustega toetada Ukraina piiri- ja tolliasutusi, et hõlbustada kaupade sisenemist ELi.

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

¹⁴ See transpordiministeeriumide mitteametlik võrgustik loodi 2020. aasta märtsis rohelisi transpordikoridore käsitleva teatisega (2020/C 96 I/01, ELT C 96I, 24.3.2020, lk 1–7) ning see aktiveeriti taas, kui algas Venemaa agressioon. Komisjoni juhitud võrgustik on olnud tõhus viis teabe jagamiseks liikmesriikide vahel.

¹⁵ Keskpikas perspektiivis ärgitatakse Ukrainat kiirendama oma volitatud ettevõtjate programmi rakendamist, ühinema rahvusvaheliste tollikonventsioonidega, suurendama inimressursi suutlikkust ja parandama tollivarustust mõlemal pool Ukraina ja ELi vahelist piiri.

Selleks et hõlbustada piiriületust ELi-Ukraina piiril soovitas komisjon oma suunistes¹⁶ välispiiride haldamise kohta, et juhul, kui piiripunkti ülesehitus võimaldab ja liikmesriigid saavad lähetada piisaval arvul piiri- ja tolliametnikke, tuleks veoautode jaoks luua hädaabikoridor, et tagada järjepidev varustamine kaupade ja teenustega.

Meetmed:

(12) Komisjon **teeb** riiklike ametiasutuste ja kontaktiloomise platvormi toel **kindlaks kitsaskohad, mida põhjustavad ELi või riiklikud sertifitseerimis- või muud menetlused**, ning julgustab liikmesriikide tolliasutusi võtma kitsaskohtade kõrvaldamiseks meetmeid, näiteks teostama kontrolli piirist kaugemal.

(13) Komisjon kutsub liikmesriike üles kohaldama riskipõhist ja proportsionaalset kontrollimist ja proovide võtmist. Komisjon kutsub liikmesriike üles kohaldama ajutiselt maksimaalset paindlikkust või isegi loobuma siseriiklikest õigusaktidest tulenevatest vähemolulistest nõuetest ning lihtsustama haldusmenetlusi, et vähendada halduskoormust.

(14) Liikmesriigid peaksid tagama **piirikontrolli, tolliametnike, fütosanitaar- ja veterinaarinspektorite piisava suutlikkuse ja kohaloleku** piiril, et kiirendada kontrollimenetlusi.

(15) Komisjon korraldab korrapäraselt koosolekuid, et käsitleda esilekerkivaid küsimusi ja kohaldada liikmesriikide vahel **koordineeritud lähenemisviisi**. Samuti tuleks korraldada korrapäraselt kohtumisi Ukraina ametiasutustega, et jälgida olukorda ja kõrvaldada kitsaskohad. Komisjon korraldab ka kohtumisi tööstusharu esindajatega tagamaks, et ametlike sertifikaatide taotlusi ei esitata, kui sihtkoha pädevad asutused seda ei nõua.

3.4 Kauba ladustamine ELi territooriumil

Kuigi kõige olulisem prioriteet on põllumajandustoodete transportimine meresadamatesse, ei tohiks see välistada ELis olemasoleva ladustamismahu kasutamist, et vabastada ladustamismahtu Ukrainas. Niimoodi loodaks puhver – eelistatult piiripunktide ja ELis laia rööpmelaiusega jaamade läheduses ning ELi sadamates – ning kasutataks veeremit tõhusamalt. Selleks on vaja ladustamismahud kaardistada. ELi sadamate ladustamismahu hindamine oleks kasulik mitte ainult lühikeses, vaid ka keskpikas perspektiivis (2022. aasta saagikoristushooaeg), sest osa teravilja ladustamise rajatisi Ukrainas ei pruugi olla juurdepääsetavad või on isegi hävitatud.

Meede:

(16) Komisjon **hindab ELis olemasolevat ladustamismahtu** ja kooskõlastab oma tegevuse liikmesriikidega, et aidata tagada suurem ajutise ladustamise maht.

Keskmise kestusega ja pikaajalised meetmed

3.5 Taristu läbilaskevõime suurendamine uutes ekspordikoridorides

Lisaks vajadusele leida kiiresti alternatiivseid marsruute, et tulla toime teraviljaekspordi korraldamisega, mis on kriitilise tähtsusega, tuleks võimalikult kiiresti rakendada ka keskpika perioodi meetmeid, et parandada taristut (sealhulgas ümberlaadimise ja mitmeliigilise

¹⁶ Komisjoni teatis „Välispiiride haldamise tegevussuunised, mille kohaselt hõlbustatakse piiriületamist ELi ja Ukraina piiril“ (C(2022) 1404 final), 2.3.2022.

transpordi terminalid ning vajalikud raudtee- ja maanteeühendused asjaomastes sadamates) ELis ning Ukraina ja Moldova territooriumil ning suurendada ühenduvust ELiga.

Komisjon jätkab praeguste vajakajäämist ja tekkivate kitsaskohtade kindlakstegemist. Näiteks mõnda piiripunkti, kus on olemas mõlemad rööpmelaiused, ei ole pikka aega kasutatud või on sellise piiripunkti läbilaskevõime viimastel aastatel olnud väike. Ulatuslik tegutsemine nõuaks aga selliste ELi territooriumil asuvate liinide kiiret uuendamist. Asjakohaste hankemenetluste kaudu saab vajalikke tööde teostamist kavandada 2021.–2027. aasta programmide raames, mida rahastatakse Ühtekuuluvusfondist, Euroopa Regionaalarengu Fondist (Interregi programmide raames)¹⁷ ja liidu välisrahastamisvahenditest. Veel üks prioriteet on olemasolevate vaguni rööpmelaiuse vahetamise süsteemide suutlikkuse suurendamine ja piiripunktides transporditaristu läbilaskevõime parandamine, mida saab samuti toetada eespool nimetatud vahenditest.

Meede:

(17) Komisjon esitab **suunised olemasolevate rahaliste vahendite ja kõige asjakohasemate hankemenetluste kohta**, mida tuleb kasutada taristu (ümber)ehitamiseks või tugevdamiseks, kui kiire sekkumine võib anda kiireid tulemusi.

3.6 Uued taristuühendused

Ukraina ülesehitamise raames tuleb luua uued taristuühendused, mis lähevad palju kaugemale kui seni on Ukraina majandus- ja investeerimiskava raames kavandatud. Tulevaste vajaduste hindamisel tuleks keskenduda järgmisele:

- ELi ja Ukraina piiriüleste ühenduste (maanteeühendus, raudtee- ja maanteeveo kombineeritud ühendus ja raudteeühendus) ajakohastamine ning transpordivoogude optimeerimine ja täiustamine seoses taristu läbilaskevõime ning piiriületusteenuste koostalitlusvõime ja tõhususega (sh kunagiste piiripunktide taasavamine). Vajalikke investeeringuid saab toetada Euroopa ühendamise rahastu programmist;
- üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) uute põhivõrgukoridoride arendamine, mis ühendavad ELi Ukraina ja Moldovaga;
- Reini–Doonau koridori ühenduvuse ja laevatatavuse parandamine, et tagada tõhusam liiklus ELi, Ukraina ja Moldova sadamate ja jõeametite tegevuse parema koordineerimise kaudu.

Euroopa ühendamise rahastu projektikonkursid võimaldavad toetada projekte, millega parandatakse ELi ja Ukraina vahelisi transpordiühendusi. Eelkõige on võimalik rahastada raudteeühendusi, raudtee/maanteeterminale ning raudtee/raudteeterminale (sealhulgas rööpmelaiuse muutmise seotud terminalid) ning projekte, mille eesmärk on hõlbustada liiklusvooge liidu välispiiril asuvatel piirikontrollialadel. Samuti võib Euroopa ühendamise rahastu kaudu toetada projekte, mille eesmärk on suurendada Doonau laevatatavust. Kahesuguse kasutusega maanteed ja lennujaamade projektid on rahastamiskõlblikud Euroopa ühendamise rahastu sõjaväelist liikuvust käsitlevate projektikonkursside raames. Lisaks Euroopa ühendamise rahastule kaalutakse ka muude ELi rahastamisvahendite kasutamist vajaduste katmiseks. Sellega seoses hinnatakse praegu, kas ELi rahastamise abil on võimalik uuendada ja ajakohastada teatavate Ukraina territooriumil asuvate

¹⁷ Liikmesriigid saavad lisada sellised rahastamisaotlused oma tegevuslepingute aluseks olevatesse investeerimiskavadesse, hõlbustades seega pärast 2022. aasta jaanuari alustatud projektide rahastamist.

piiriületuspunktide (nt kaks Rumeenia piiril ja üks Slovakkia piiril), renoveerimise ja ajakohastamise teostatavust, et suurendada nende läbilaskevõimet ja võimaldada neil veoseid käidelda. Tulevikus võiks ette näha täiendavaid piiriületuspunkte.

Meetmed

(18) Üleeuroopalise transpordivõrgu käimasoleva läbivaatamise¹⁸ raames hindab komisjon TEN-T koridoride laiendamist Ukrainas, et suurendada ühenduvust ELiga, ehitades nii Ukrainasse kui ka Moldovasse suunduvaid ELi standardrööpmelaiusega raudteeliine.

(19) Ettevalmistuste tegemiseks selles valdkonnas võtab komisjon pärast nõukogult volituste saamist kiiresti vastu otsuse sõlmida **Ukrainaga kõrgetasemeline kokkulepe** TEN-T kaartide läbivaatamise kohta.

(20) Euroopa Ühendamise Rahastu projektikonkursid võimaldavad suunata toetuse eelkõige projektidele, mille eesmärk on parandada liidu transpordivõrgu koostalitlusvõimet ja ühenduvust Ukraina transpordivõrguga.

4. Järeldused

Võttes arvesse suurt ebakindlust ja ebastabiilsust, mis valitseb seni, kuni kestab Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu, on paindlikkus, kiirus ja vastupanuvõime hädavajalikud, et säilitada ELi ja Ukraina vaheliste transpordimarsruutide ja tarneahelate toimimine.

Lühiajalises perspektiivis on oluline, et Ukraina oleks jätkuvalt täielikult integreeritud üleilmsetesse tarneahelatesse ja põllumajandusturgudesse.

Põllumajandustoodete toomine maailmaturule on äärmiselt oluline, et leevendada kasvavat üleilmset toiduga kindlustamatuse probleemi, mis tuleneb Venemaa sissetungist Ukrainasse ja selle laastavatest tagajärgedest. Selleks et võtta võimalikult suures ulatuses vastu varem Ukraina meresadamate kaudu liikunud kaubamahud, tuleb kõikide transpordiliikide puhul käivitada maksimaalne läbilaskevõime.

ELi-Ukraina solidaarsuskoridoride loomise ja muude eespool kirjeldatud meetmete eesmärk on toetada Ukraina eksporti hädaolukorra perioodil, kuid neil on oluline roll ka Ukraina esmatarbekaupade impordivajaduste rahuldamisel. Nende meetmete rakendamiseks teeb komisjon koostööd liikmesriikide, Ukraina ametiasutuste, ELi ja Ukraina transpordiettevõtjate, taristuettevõtjate, veeremi, laevade ja sõidukite omanike, rahvusvaheliste finantsasutuste ja muude asjaomaste sidusrühmadega kogu piirkonnas.

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