



Briuselis, 2022 05 12
COM(2022) 217 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**Veiksmų planas dėl ES ir Ukrainos solidarumo koridorių Ukrainos žemės ūkio
produkcijos eksportui ir dvišalei prekybai su ES palengvinti**

1. Įvadas

Ukrainos ekonomika smarkiai nukentėjo nuo Rusijos karinės agresijos. Ypač drastiškai apribotas eksportas, nes Rusijos karinis jūrų laivynas vykdo Ukrainos Juodosios jūros uostų, per kuriuos iki karo buvo eksportuojama 90 % grūdų ir aliejingųjų sėklų, blokadą.

Neišprovokuota ir nepagrįsta Rusijos invazija jau smarkiai paveikė pasaulio maisto rinkas, o jos neigiami padariniai pasaulio apsirūpinimui maistu tik didės. Jei nebus imtasi skubių veiksmų, poveikis pasaulio grūdų atsargoms bus juntamas ir kitais metais. Įprastomis aplinkybėmis buvo eksportuojama 75 % Ukrainos grūdų produkcijos, o tai sudarė apie 20 % nacionalinių metinių eksporto pajamų¹. Maždaug trečdalis eksportuojamos produkcijos tenka atitinkamai Europai, Kinijai ir Afrikai.

ES yra įsipareigojusi remti Ukrainos ekonomiką ir ekonomikos gaivinimą, taip pat padėti stabilizuoti pasaulines maisto rinkas ir gerinti pasaulio apsirūpinimą maistu. Todėl bendras uždavinys yra sudaryti Ukrainai sąlygas eksportuoti pageidaujamas prekes, toliau remti vietos gamybą ir užtikrinti, kad labai pagerėtų eksporto ir importo reikmėms naudojamos jungtys su Europa. Atsižvelgdama į šį tikslą, Komisija neseniai pasiūlė laikinai panaikinti visus iš Ukrainos importuojamiems produktams pagal ES ir Ukrainos asociacijos susitarimą taikomus muitus ir sustabdyti visų Ukrainos plienui taikomų prekybos apsaugos priemonių taikymą².

Ypač aktualus yra pasaulio apsirūpinimo maistu klausimas: svarbu kuo skubiau Ukrainai sudaryti sąlygas eksportuoti šiuo metu šalyje sandėliuojamus žemės ūkio produktus į pasaulio rinkas. Turime padėti Ukrainai užtikrinti, kad būsimas derlius būtų saugiai sandėliuojamas ir kad būtų galima vėl vykdyti sėją.

Siekiant užtikrinti, kad žemės ūkio prekės pasiektų ES ir pasaulio rinkas, o Ukraina galėtų importuoti pirmosios būtinybės prekes (pavyzdžiui, humanitarinę pagalbą, maistą, pašarus, trąšas ir degalus), **būtina skubiai sukurti alternatyvius ES ir Ukrainą jungiančius logistikos maršrutus, kuriais prekės būtų vežamos visų rūšių transporto priemonėmis**, kol Ukraina dar nėra atgavusi prieigos prie Juodosios jūros maršrutų. Tuo tikslu reikia plėsti ir plėtoti atitinkamas krovinių vežimo paslaugas, teikiamas naudojantis šiais Ukrainą ir ES jūrų uostus jungiančiais logistikos maršrutais. Iš tų uostų prekės galėtų būti gabenamos į kitas paskirties vietas arba taip pat galėtų būti juose sandėliuojamos. **Tai labai svarbu ne tik Ukrainos ūkininkams, bet ir vartotojams ES ir už jos ribų.**

Šiame komunikate nurodytos pagrindinės kliūtys, apie kurias pranešė ES valstybės narės, Ukrainos valdžios institucijos, ES ir Ukrainos suinteresuotieji subjektai. Kaip vieną iš ES atsako solidarizuojantis su Ukraina priemonių Komisija siūlo veiksmų planą su trumpalaikėmis, vidutinės trukmės ir ilgalaikėmis priemonėmis, kurios padės šalinti minėtas kliūtis. Komisija bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, Ukrainos valdžios institucijomis, vežėjais, įrangos tiekėjais ir visais kitais atitinkamais abiejų pusių suinteresuotaisiais subjektais, kad nustatytų alternatyvius ir optimizuotus logistikos maršrutus, t. y. naujus **ES ir Ukrainos solidarumo koridorius**. Šie koridoriai ne tik palengvins visų pirma žemės ūkio produkcijos gabenimą iš Ukrainos, bet ir padės plėtoti mūsų dvišalę prekybą prekėmis, o Ukraina galės lengviau patekti į tarptautines rinkas bei pasaulines tiekimo grandines. Tai padės užtikrinti, kad vertinga grūdų produkcija pasiektų pasaulio rinką.

¹ Ukraina yra didžiausia pasaulyje saulėgrąžų aliejaus eksportuotoja (50 % pasaulio eksporto), trečia pagal dydį rapsų (20 %) ir miežių (18 %), ketvirta pagal dydį kukurūzų (16 %) ir penkta pagal dydį kviečių (12 %) eksportuotoja.

² COM(2022) 195 final.

2. Kliūtys

Šiuo metu tūkstančiai vagonų laukia Ukrainos pasienyje su kaimyninėmis valstybėmis narėmis, kol bus baigtos muitinio įforminimo procedūros. Daug grūdų, paruoštų eksportuoti, vis dar sandėliuojama Ukrainos aruoduose. Vidutinis vagonų laukimo laikas yra 16 dienų, o kai kuriuose ES ir Ukrainos sienos perėjimo punktuose jis gali siekti iki 30 dienų. Sunkvežimiams prie atitinkamų sienų taip pat tenka itin ilgai laukti. Dėl šių logistinių kliūčių Ukrainos valdžios institucijos turėjo nustatyti tam tikromis kryptimis vykdomo eksporto apribojimus.

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su ES valstybėmis narėmis, Ukrainos valdžios institucijomis ir transporto bei žemės ūkio sektorių atstovais, nustatė kelias kliūtis, dėl kurių gali būti sunku atlikti svarbią misiją – nukreipti Ukrainos eksporto ir importo srautus kitais maršrutais:

- Ukrainoje naudojama **1 520 mm pločio geležinkelio vėžė³ (plačioji vėžė), o ES – standartinė vėžė (UIC vėžė), kurios plotis yra 1 435 mm.** Tai reiškia, kad Ukrainos vagonai negali būti naudojami daugelyje ES valstybių narių ir kad prekės turi būti perkraunamos iš plačiajai vėžei pritaiktų vagonų į vagonus, kurie gali važiuoti ES standartinio vėžės pločio linijomis. Toks perkrovimas turi būti vykdomas logistikos centruose, kurie veikia netoli sienos perėjimo punktų⁴ abipus sienos, t. y. arba turi būti keičiami vagonų vežimėliai, arba prekės perkraunamos iš plačiajai vėžei pritaiktų vagonų į ES standartinę vėžę pritaiktų vagonų.
- Dabartiniai **perkrovimo pajėgumai yra visiškai nepakankami** ir nepritaikyti dideliame krovinių kiekiui perkrauti. Be to, perkrovimo operacija užima daug laiko, o jai atlikti būtina speciali įranga. Tokios įrangos perkrovimo punktuose gali nepakakti arba jos pajėgumas neatitinka staigiai padidėjusio poreikio.
- Kol **Ukrainos jūrų uostai patiria Rusijos blokadą**, tam tikrais jūrų laivais galima pasiekti prie Dunojaus esančius Ukrainos vidaus vandenų uostus. Tačiau šiuo metu tie uostai gali patenkinti tik nedidelę dalį visų eksporto poreikių, o jų naudojimas susijęs su didesne plaukiojimo šiauriniuose Juodosios jūros rajonuose rizika. Prieiga geležinkeliais ir keliais iš Odesos taip pat yra pavojinga.
- **Susisiekimas sunkvežimiais yra sudėtingas.** Tai lemia prieinamų transporto priemonių trūkumas, tam tikri transporto teisės reglamentuojančios sistemos apribojimai, kitos taisyklės, dėl kurių ribojamas tarpvalstybinis transporto priemonių judėjimas, taip pat su dokumentų išdavimu ir galiojimu susiję administraciniai klausimai bei sunkvežimių vairuotojų trūkumas Ukrainoje ir Europos Sąjungoje. Sunkvežimių laukimo pasienyje laikas dažnai viršija 12 valandų.
- Iš suinteresuotųjų subjektų atsiliepimų matyti, kad vis dar pasitaiko **nereikalingo⁵ ir su didelėmis išlaidomis susijusio krovinių užlaikymo atvejų, kuriuos lemia patikrinimai kertant sieną** (fitosanitariniai ir veterinariniai patikrinimai bei muitinio įforminimo procedūros).

³ Tokia pati plačioji vėžė naudojama Baltijos valstybėse ir Moldovoje, o Suomijoje naudojama 1 524 mm pločio vėžė.

⁴ Išskyrus plačiosios vėžės metalurgijos liniją, jungiančią Hrubešuvo sienos perėjimo punktą su Slavkuvu (netoli Katowicų) Lenkijoje.

⁵ Pagal ES teisės aktus nėra reikalaujama atlikti veterinarinio ar fitosanitarinio sertifikavimo, kai grūdai importuojami arba kai per ES teritoriją vežami tranzitu.

3. ES ir Ukrainos solidarumo koridorių kūrimo veiksmų planas

Nors Europos Komisija negali pakeisti ES veiklos vykdytojų ir Ukrainos grūdų pardavėjų komercinių susitarimų, ji gali padėti palengvinti suinteresuotųjų subjektų ir atitinkamų valdžios institucijų veiklos koordinavimą. Trumpalaikės priemonės turi padėti išnaudoti turimą logistikos potencialą, o papildomi vidutinės trukmės ir ilgalaikiai veiksmai turėtų sudaryti sąlygas plėtoti prekybą su Ukraina po karo ir remti šalies atstatymą.

Kadangi šiaurinėje Juodosios jūros dalyje taikoma laikina jūrų blokada, o civilinei aviacijai įvestas draudimas kilti, Ukrainos eksporto ir importo reikmėms skirti nauji tiekimo maršrutai turės driektis daugiausia sausumos transporto ir vidaus vandenų keliais. Valstybės narės, kurios yra Ukrainos kaimynės, skiria daug išteklių ir deda daug pastangų, kad eksportas iš Ukrainos į ES ir už jos ribų būtų sklandus. Komisija pripažįsta šių pasienyje su Ukraina esančių ES valstybių narių pastangas ir ketina toliau remti atitinkamus jų veiksmus.

Dabar prioritetas – sutelkti ir kuo geriau panaudoti esamą infrastruktūrą ir įrangą, kuo labiau išplėsti pajėgumus ir padidinti prekybos tęstinumui užtikrinti būtinų maršrutų skaičių bei juos pajvairinti. Taip pat būtina investuoti į naują infrastruktūrą ir įrangą bei modernizuoti jau esamą infrastruktūrą ir įrangą, tačiau tokioms investicijoms dažnai reikia vidutinės trukmės ir ilgalaikių perspektyvų.

Trumpalaikės priemonės

3.1 Papildomi krovinių riedmenys, laivai ir sunkvežimiai

Norint patenkinti nuolatinę paklausą logistikos grandinėje, kuria užtikrinama prieiga prie atitinkamų eksporto rinkų, reikia turėti daug ES standartinei vėžei pritaikytų vagonų. Šią problemą būtų galima iš dalies išspręsti kuo veiksmingiau naudojant riedmenis (pavyzdžiui, kuo labiau sutrumpinant kelionės laiką, taip pat pakrovimo ir (arba) iškrovimo laiką perkrovimo centruose ir uostuose), tačiau akivaizdu, kad nepakankami ES standartinei vėžei pritaikytų vagonų ištekliai tebėra didelė kliūtis.

Skubiai reikia grūdų piltuvų ir įvairiarūšių vagonų, taip pat konteinerių ir konteinerinių cisternų (skysčiams, pavyzdžiui, saulėgrąžų aliejui). Susisiekimui Dunojumi užtikrinti reikia daugiau baržų ir priekrantės laivų. Kadangi įvairiarūšių vagonų pasiūla Europos Sąjungoje yra didesnė, galima sąlyginai sparčiai padidinti (mobiliųjų) konteinerių kranų naudojimą sienos perėjimo punktuose. Todėl svarbu kuo skubiau įvertinti galimybę plačiau naudoti konteinerius grūdams vežti ir jų prieinamumą tiek Ukrainoje, tiek ES.

Siekdama suderinti riedmenų, baržų ir (arba) priekrančių laivų bei kitų atitinkamų transporto priemonių ir įrangos paklausą ir pasiūlą, **Komisija sukurs ryšių užmezgimo platformą.** Transporto paslaugų paklausą prognozuoti Ukrainoje geriausiai gali ministerijos, muitinės ir Ukrainos neseniai įsteigta Žemės ūkio logistikos koordinavimo taryba, taip pat Ukrainos suinteresuotieji subjektai. Europos Sąjungoje tos platformos veikloje galės dalyvauti atitinkami sektoriaus suinteresuotieji subjektai (pavyzdžiui, transporto bendrovės, perkrovimo paslaugų teikėjai, už krovinių vežimo geležinkeliais koridorius atsakingi subjektai, uostai). Be to, kiekvienos valstybės narės bus paprašyta paskirti **specialų už solidarumo koridorius atsakingą kontaktinį punktą (vieno langelio principu veikiantį centrą)**, kuriam bus pavesta palaikyti ryšius su savo šalies logistikos grandinės dalyviais ir užtikrinti spartų visų

logistinių problemų, susijusių su atitinkamų institucijų kuruojamais klausimais, sprendimą. Kad užtikrintų gerokai efektyvesnę transporto operacijų organizavimą, Komisija vadovaus platformos sukūrimui ir tarpininkaus įvairiems dalyviams. ES patariamoji misija Ukrainoje (*EUAM Ukraine*) toliau konsultuos Ukrainos valdžios institucijas.

Veiksmai

- (1) Komisija ragina ES rinkos dalyvius **kuo skubiau pasirūpinti, kad būtų prieinama reikiama įranga, riedmenys, transporto priemonės, baržos ir laivai**. Šiuo tikslu atitinkamos pramonės asociacijos⁶ turėtų kuo skubiau sutelkti savo narius.
- (2) Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Ukrainos valdžios institucijomis ir sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais, sukurs **ryšių užmezgimo platformą**, kuri padės palengvinti logistikos grandinės dalyvių mainus ir taip optimizuoti krovinių srautą.
- (3) Komisija ragina kiekvieną valstybę narę paskirti **už solidarumo koridorius atsakingą specialų kontaktinį punktą**, per kurį suinteresuotieji subjektai galėtų informuoti apie visose logistikos grandinėje pasitaikančias problemas.

3.2 Transporto tinklų ir perkrovimo terminalų pajėgumai

Krovinių vežimo linijos keliose valstybėse narėse dažnai yra perpildytos, todėl tais atvejais, kai reikia tvarkyti papildomus didelius krovinių kiekius, labai svarbu planuoti ir veiksmingai naudoti geležinkelių infrastruktūrą. Nors Ukrainos prekiautojai šiuo metu daugiausia orientuojasi į krovinių vežimą per Rumuniją ir Lenkiją, **reikėtų tinkamai ištirti galimybę naudoti alternatyvias krovinių vežimo linijas, perkrovimo ir konteinerių pajėgumus, taip pat jūrų uostų pajėgumus** kitose valstybėse narėse⁷, kuriose gali būti nepanaudotų pajėgumų (pavyzdžiui, Baltijos valstybėse arba Bulgarijoje).

Atsižvelgiant į skubumą, taip pat pagrįsta **Europos transporto tinkle laikinai teikti pirmenybę kroviniams traukiniais, kuriais prekės eksportuojamos iš Ukrainos**. Šiuo tikslu būtina užtikrinti pakankamai traukinio linijų iš perkrovimo centrų į ES uostus.

Dabartinių perkrovimo pajėgumų (be kita ko, pajėgumų, kurių atsiranda keičiant geležinkelio vagonų ratus ar vežimėlius) tikrai nepakanka, be to, jie nepritaikyti dideliame krovinių kiekiui perkrauti. Perkrovimo operacijos trunka ilgai, joms reikia specialios įrangos, kurios perkrovimo punktuose nepakanka. **Gerokai paspartinti perkrovimą gali mobilieji grūdų krautuvai**⁸, tačiau tokios įrangos gamyba ES yra ribota. Todėl reikėtų apsvarstyti galimybę perkelti turimą įrangą į ES ir Ukrainos pasienio terminalus, pavyzdžiui, sudarant laikinas nuomos sutartis.

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

⁷ Pavyzdžiui, Slovakija turi dar nepanaudotų pajėgumų kasdien perkrauti krovinius į 30–40 europinei vėži pritaikytų traukinių (tokių traukinių galėtų būti 50–60). ES standartinės vėžės geležinkelio linija yra nutiesta nuo Lenkijos iki Kauno (Lietuva), kur yra perkrovimo pajėgumų. Klaipėdos uostas yra visus metus neužšalantis uostas.

⁸ Tokiais krautuvais galima pakrauti du vagonus (130 t) per valandą (90 000 tonų per mėnesį), o vienam traukiniui pakrauti gali būti naudojami keli tokie krautuvai. Perkrovimo mastą galima padidinti santykinai mažomis investicijomis.

ES standartinei vėžei pritaikyti vagonai gali būti pakraunami abiejose sienos pusėse, nes skirtingo pločio vėžės kai kur (iki 60 km) įsiterpia į Ukrainos teritoriją ir atvirkščiai. Tačiau ligi šiol ES vagonų savininkai dvejojo, ar leisti **savo riedmenims ir transporto priemonėms įvažiuoti į Ukrainos teritoriją**. Ukraina priėmė vyriausybės dekretą⁹, kuriuo siekiama finansiškai padengti su prarastais vagonais ir (arba) baržomis susijusios žalos išlaidas. Tačiau gali prireikti papildomų garantijų siekiant užtikrinti, kad ES veiklos vykdytojai būtų skatinami tęsti veiklą. Reikės įvertinti būtinybę taikyti papildomą priemonę (ją parengs ES, bendradarbiaudama su savo valstybėmis narėmis (pavyzdžiui, nacionalinėmis eksporto kreditų agentūromis), arba tarptautinės finansų įstaigos¹⁰), kuri suteiktų papildomų garantijų dėl perkrovimo pajėgumų naudojimo abipus sienos.

Taip pat reikėtų apsvarstyti kitas galimybes, pavyzdžiui, kelių transportą. Tam reikės panaikinti kai kuriuos dabartinius apribojimus, susijusius su tranzito leidimais, vairuotojo tachografo kortelėmis, vairuotojo pažymėjimais, profesinės kompetencijos pažymėjimais ar kitomis taisyklėmis, dėl kurių kyla sunkumų Europos Sąjungoje naudoti Ukrainos sunkvežimius, o Ukrainos vairuotojams – vykdyti profesinę veiklą. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas naudoti ES sunkvežimius Ukrainoje, taip pat reikėtų apsvarstyti galimybę supaprastinti tam tikras procedūras, taip pat suteikti garantijų. 2022 m. balandžio 6 d. Komisija priėmė rekomendaciją¹¹ Tarybai pradėti derybas dėl **kelių transporto susitarimo su Ukraina**, kuris pasibaigus pradiniam jo galiojimo laikotarpiui galėtų būti taikomas tol, kol Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikis transporto infrastruktūrai ir operacijoms išliks didelis. Rekomendacija¹² siekiama Ukrainos ir ES vežėjams suteikti tam tikras prieigos teises, susijusias su tranzitu ir dvišalėmis operacijomis tarp atitinkamų teritorijų.

Veiksmai

(4) Komisija ragina **pirmenybę teikti Ukrainos žemės ūkio produktų eksporto siuntų gabenimui krovinių vežimo koridoriais, turinčiais geriausius prieinamus pajėgumus**. Siekiant nustatyti, kuriuose koridoriuose turima tokių pajėgumų, reikėtų reguliariai naudotis 2 veiksmu numatyta ryšių užmezgimo platforma.

(5) Komisija ragina infrastruktūros valdytojus **paskirti būtinas traukinio linijas**, jungiančias perkrovimo centrus ir ES uostus.

(6) Komisija, pasitelkdama ryšių užmezgimo platformą, bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir sektoriaus atstovais, kad **nustatytų pagrindinius perkrovimo / vėžės keitimo centrus** prie ES ir Ukrainos sienų ir už jų ribų. Taip bus galima atrasti būdą optimizuoti kasdien perkrautinus kiekius (pilinius krovinius ir konteinerius).

(7) Komisija ragina rinkos dalyvius skubiai imtis **mobiliųjų grūdų krautuvų gamybos** ir (arba) paskolinti ir (arba) parduoti tokią įrangą atitinkamiems perkrovimo centrams. Komisija padės nustatyti turimas atsargas ir suinteresuotosioms institucijoms ir įmonėms per ryšių užmezgimo platformą susisiekti su tokios įrangos gamintojais.

(8) Naudodamasi ryšių užmezgimo platforma Komisija paskelbs ES uostams skirtą kvietimą, kad nustatytų, į kuriuos uostus būtų galima vežti krovinius geležinkeliais ir keliais, ir įvertintų galimybes užtikrinti, kad šių krovinių gabenimui uostuose būtų teikiama pirmenybė.

⁹ 2022 m. kovo 30 d. Ukrainos ministrų kabineto įsakas Nr. 255-r (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/255-2022-%D1%80#Text>)

¹⁰ Pavyzdžiui, Pasaulio bankas, turintis patirties šiame sektoriuje.

¹¹ COM(2022) 167 *final*.

¹² Analogišką susitarimą siūloma sudaryti su Moldova (COM(2022) 168 *final*).

(9) Komisija **toliau tirs, ar reikėtų papildomų garantijų**, ir apsvarstys galimybę bendradarbiauti su ES valstybių narių nacionalinėmis eksporto kreditų agentūromis, tarptautinėmis finansų įstaigomis (pavyzdžiui, Pasaulio banku, EIB, ERPB) ir kitais finansavimo teikėjais, kad būtų nustatytos papildomos garantijos krovinių vežimo geležinkeliais ir vidaus vandenų transporto įmonėms ir vagonų bei sunkvežimių savininkams remti.

(10) Komisija sieks skubiai sudaryti **kelių transporto susitarimą su Ukraina**, kai tik Taryba suteiks įgaliojimus.

(11) Komisija stebės pažangą vairuotojų tachografo kortelių išdavimo srityje ir gali pateikti papildomų rekomendacijų, kurios bus paskelbtos internete¹³. Šioje veikloje svarbų vaidmenį atliks nacionalinių transporto kontaktinių punktų tinklas¹⁴. Komisija taip pat ketina priimti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo reglamento, kuriuo, atsižvelgiant į Rusijos invaziją į Ukrainą, nustatomos konkrečios laikinosios priemonės, susijusios su vairuotojo dokumentais.

3.3 Muitinės operacijos ir kiti patikrinimai

Nors mūsų siekis yra palengvinti logistiką, muitinės procedūros turi būti taikomos visoms siuntoms, o dėl ilgai trunkančių procedūrų muitinis įforminimas gali užtrukti iki kelių dienų¹⁵. Todėl būtina skubiai nustatyti, kurios muitinės procedūros nėra pačios būtiniausios ir galėtų būti **supaprastintos**. Be to, reikia įvertinti, kuriais atvejais reikėtų **papildomų pajėgumų**.

Pagal ES teisės aktus nėra reikalaujama atlikti veterinarinio ar fitosanitarinio sertifikavimo, kai grūdai importuojami arba kai per ES teritoriją vežami tranzitu. Pagal nacionalinę kontrolės programą valstybės narės gali imti mėginius, kad patikrintų, ar laikomasi ES reikalavimų. Tai gali būti ir importuojamų produktų, ir nacionalinei rinkai jau pateiktų produktų mėginiai. Tačiau ši **kontrolė turi būti pagrįsta rizika, proporcinga ir nediskriminacinė**. Deja, šiuo metu tokie patikrinimai gali trukti iki kelių dienų ir įvairiuose sienos perėjimo punktuose bei valstybėse narėse gali skirtis. Dėl vėlavimo ne tik mažėja krovinių pristatymo sparta, bet ir atsiranda papildomų išlaidų prekiautojams ir vežėjams.

Be to, ne visuose sienos perėjimo punktuose dirba tiek darbuotojų, kiek jų reikėtų atvažiuojantiems vagonams tikrinti visą parą 7 dienas per savaitę. **Procedūros gerokai paspartėtų, jei būtų padidinti kontrolės ir tikrinimo procedūroms atlikti būtini pajėgumai, tos procedūros būtų taikomos proporcingiau arba, geriau susipažinus su taikytinomis taisyklėmis, nuo jų taikymo atleidžiama.** Todėl tam, kad paspartintų visus reikalingus patikrinimus, valstybės narės taip pat turi užtikrinti, kad pasienio postuose būtų pakankamai darbuotojų, o visuose atitinkamuose sienos perėjimo punktuose paslaugos būtų teikiamos visą parą. Be to, patikrinimai turėtų būti atliekami ne pasienyje (pavyzdžiui, jūrų uostuose arba paskirties vietoje).

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

¹⁴ Šis neformalus transporto ministerijų tinklas buvo sukurtas 2020 m. kovo mėn. Žaliųjų koridorių komunikatu (2020/C 96 I/01, OL C 96I, 2020 3 24, p. 1–7) ir buvo pakartotinai aktyvuotas prasidėjus Rusijos agresijai. Tinklas, kuriam pirmininkauja Komisija, pasiteisino kaip veiksminga informacijos mainų su valstybėmis narėmis priemonė.

¹⁵ Vidutinės trukmės laikotarpiu Ukraina bus skatinama sparčiau įgyvendinti įgaliotųjų ekonominės veiklos vykdytojų programą, prisijungti prie tarptautinių muitinės konvencijų, taip pat gausinti žmogiškųjų išteklių pajėgumus ir tobulinti muitinės įrangą abipus Ukrainos ir ES sienos.

Analogiškas požiūris turi būti diegiamas uostuose, kuriuose administraciniai, pasienio ir muitiniai patikrinimai arba muitinio įforminimo procedūros turėtų būti atliekami operatyviai, siekiant kuo labiau sutrumpinti riedmenų buvimo uosto teritorijoje laiką.

Komisija ragina toliau **paprastinti procedūras, susijusias su būtinų eksporto sertifikatų išdavimu** Ukrainoje. Supaprastinus tokias procedūras būtų galima išvengti vėlavimo išvežant grūdus iš Ukrainos.

ES patariamoji misija Ukrainoje (*EUAM Ukraine*) ir ES pasienio pagalbos misija Moldovoje ir Ukrainoje (*EUBAM*), laikydamosi savo atitinkamų įgaliojimų, gali teikti paramą Ukrainos pasienio institucijoms ir muitinėms, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos įvežti prekes į ES.

Išorės sienų valdymo gairėse¹⁶, kuriomis siekiama palengvinti sienos kirtimą prie ES ir Ukrainos sienų, Komisija taip pat rekomendavo, kad tuo atveju, jei sienos perėjimo punkto infrastruktūra leidžia ir valstybės narės gali nusiųsti pakankamą skaičių sienos apsaugos ir muitinės pareigūnų, būtų skatinama įrengti sunkvežimiams skirtas skubios paramos juostas ir taip būtų užtikrinamas nenutrūkstamas prekių tiekimas ir paslaugų teikimas.

Veiksmai

(12) Komisija, padedama nacionalinių institucijų ir pasinaudodama ryšių užmezgimo platforma, **nustatys dėl ES ar nacionalinio sertifikavimo arba kitų procedūrų atsirandančias kliūtis** ir skatins valstybių narių muitinės imtis priemonių joms pašalinti, pavyzdžiui, patikrinimus atlikti toliau nuo sienos.

(13) Komisija ragina valstybes nares taikyti rizika grindžiamą, proporcingą tikrinimą ir mėginių ėmimą. Ji ragina valstybes nares kuo lanksčiau taikyti procedūras ar net laikinai atsisakyti nacionalinės teisės aktuose nustatytų neesminių reikalavimų ir palengvinti administracines procedūras, kad administracinė našta būtų kuo labiau sumažinta.

(14) Kad paspartintų kontrolės procedūras, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad pasienyje **pakaktų pajėgumų ir sienos apsaugos pareigūnų, muitinės pareigūnų, fitosanitarijos ir veterinarijos inspektorių.**

(15) Komisija reguliariai rengs posėdžius, kad spręstų kylančius klausimus ir užtikrintų, kad valstybės narės laikytųsi **suderinto požiūrio**. Taip pat turėtų būti rengiami reguliarūs susitikimai su Ukrainos valdžios institucijomis siekiant stebėti padėtį ir šalinti kliūtis. Komisija taip pat rengs susitikimus su sektoriaus atstovais, siekdama užtikrinti, kad prašymai išduoti oficialius sertifikatus nebūtų teikiami tais atvejais, kai to nereikalauja paskirties vietos kompetentingos institucijos.

3.4 Prekių sandėliavimas ES teritorijoje

Nors svarbiausias prioritetas yra žemės ūkio produktų pristatymas į jūrų uostus, neturėtų būti atmetama galimybė pasinaudoti Europos Sąjungos turimais sandėliavimo pajėgumais ir taip atlaisvinti sandėlių Ukrainoje. Tai padėtų sukurti atsarginius sandėliavimo pajėgumus (pageidautina netoli sienos perėjimo punktų, stotyse prie plačiosios vėžės linijų Europos Sąjungoje ir ES jūrų uostuose), o riedmenų naudojimas būtų veiksmingesnis. Šiuo tikslu

¹⁶ Komisijos komunikatas „Išorės sienų valdymo gairės, kuriomis siekiama supaprastinti ES ir Ukrainos sienos kirtimą“, C(2022) 1404 *final*, 2022 03 02.

reikia parengti sandėliavimo pajėgumų žemėlapi. Toks sandėliavimo pajėgumų ES uostuose vertinimas būtų naudingas ne tik trumpuoju laikotarpiu, bet ir vidutinės trukmės laikotarpiu (2022 m. vasaros–rudens derliaus nuėmimo laikotarpiu), nes tam tikra grūdų sandėliavimo infrastruktūra Ukrainoje gali būti neprieinama ar net sunaikinta.

Veiksmas

(16) Komisija įvertins **turimus sandėliavimo pajėgumus Europos Sąjungoje** ir koordinuos veiksmus su valstybėmis narėmis, kad padėtų užtikrinti didesnius laikinojo sandėliavimo pajėgumus.

Vidutinės trukmės ir ilgalaikės priemonės

3.5 Infrastruktūros pajėgumų naujuose eksporto koridoriuose didinimas

Reikėtų ne tik skubiai rasti alternatyvių būdų, kaip spręsti kritinę grūdų eksporto problemą, bet ir kuo greičiau įgyvendinti vidutinės trukmės priemones, kurios padėtų modernizuoti infrastruktūrą (įskaitant krovinių perkrovimo ir daugiarūšio transporto terminalus ir būtinas geležinkelių ir kelių jungtis atitinkamuose uostuose) ES ir Ukrainos bei Moldovos teritorijoje ir pagerinti jungtis su ES.

Komisija toliau vertins esamas spragas ir nustatys papildomas kliūtis. Pavyzdžiui, kai kurie sienos perėjimo punktai, kuriuose įrengta dviguba vėžė, ilgą laiką buvo nenaudojami arba pajėgumai pastaraisiais metais buvo maži. Tačiau plečiant operacijas reikės skubiai renovuoti šias ES teritorijoje esančias linijas. 2021–2027 m. programomis, finansuojamomis iš Sanglaudos fondo ir Europos regioninės plėtros fondo (pagal INTERREG programas)¹⁷, kartu su Sąjungos išorės finansavimo priemonėmis, būtų galima prisidėti prie susijusių darbų taikant atitinkamas viešųjų pirkimų procedūras. Kitas prioritetas yra vagonų esamų vėžės keitimo įrenginių pajėgumo ir transporto infrastruktūros pajėgumo pasienio punktuose didinimas, kuris taip pat gali būti remiamas pirmiau minėtomis priemonėmis.

Veiksmas

(17) Komisija pateiks **gaires dėl turimo finansavimo ir tinkamiausių viešųjų pirkimų procedūrų**, kurios bus taikomos siekiant remti infrastruktūros (at)kūrimą ar tobulinimą tais atvejais, kai operatyviai taikomos intervencijos priemonės gali greitai duoti rezultatų.

3.6 Naujos infrastruktūros jungtys

Atstatant Ukrainą reikės sukurti naujas infrastruktūros jungtis, kurių apimtis gerokai viršys numatytąją Ukrainai skirtame ekonomikos ir investicijų plane. Vertinant būsimus poreikius daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama:

- ES ir Ukrainos tarpvalstybinių jungčių (kelių transporto jungčių, kelių ir geležinkelių transporto jungčių ir geležinkelių transporto jungčių) modernizavimui, taip pat transporto srutų optimizavimui ir modernizavimui didinant infrastruktūros pajėgumus, sienos kirtimo paslaugų sąveikumą ir efektyvumą, taip pat papildomų sienos perėjimo punktų atidarymui. Reikalingos investicijos gali būti remiamos pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) programą;

¹⁷Valstybės narės galės tokius finansavimo prašymus įtraukti į savo investicijų planus, kurie sudaro veiklos susitarimų pagrindą, taip palengvindamos po 2022 m. sausio mėn. pradėtų projektų finansavimą.

- naujų transeuropinio transporto (TEN-T) pagrindinio tinklo koridorių, jungiančių ES ir Ukrainą bei Moldovą, kūrimui;
- susisiekimo ir tinkamumo laivybai Reino-Dunojaus koridoriuje gerinimui, kad būtų užtikrintas veiksmingesnis eismas, stiprinant ES, Ukrainos ir Moldovos uostų ir už upių laivybą atsakingų institucijų veiklos koordinavimą.

EITP kvietimai teikti paraiškas suteiks galimybę remti projektus, kuriais gerinamas susisiekimas ES ir Ukrainą jungiančiais koridoriais. Visų pirma, yra galimybių finansuoti geležinkelių jungtis, geležinkelių ir kelių terminalus ir geležinkelių terminalus (įskaitant tuos, kuriuose keičiama vėžė) ir projektus, kuriais siekiama sudaryti palankesnes sąlygas eismo srautams pasienio kontrolės zonose prie Sąjungos išorės sienos. Projektai, kuriais siekiama didinti tinkamumą laivybai Dunojumi, taip pat gali būti remiami pagal EITP. Su keliais ir oro uostais susiję dvejojo naudojimo projektai taip pat atitinka reikalavimus pagal specialius EITP karinio mobilumo kvietimus teikti paraiškas. Be EITP, atliekamas kitų ES finansavimo priemonių, kurias būtų galima panaudoti poreikiams patenkinti, vertinimas. Šiame kontekste atliekamas tam tikrų Ukrainos teritorijoje prie ES sienos esančių sienos perėjimo punktų (pavyzdžiui, dviejų prie sienos su Rumunija ir vieno prie sienos su Slovakija) renovavimo ir modernizavimo ES lėšomis galimybių vertinimas, siekiant padidinti tų punktų pajėgumus ir sudaryti jiems sąlygas tvarkyti krovinius. Ateityje būtų galima įrengti papildomus sienos perėjimo punktus.

Veiksmai

(18) Atlikdama TEN-T peržiūrą¹⁸, Komisija įvertins TEN-T koridorių išplėtimą į Ukrainą, kad būtų užtikrintas geresnis susisiekimas su ES plėtojant ES standartinės vėžės geležinkelio linijas tiek Ukrainoje, tiek Moldovoje.

(19) Kad būtų pasirengta šiam procesui, Komisija, Tarybai suteikus įgaliojimus, skubiai priims sprendimą sudaryti **su Ukraina aukšto lygio susitarimą** dėl TEN-T žemėlapių peržiūros.

(20) EITP kvietimas suteiks galimybę tikslingai nukreipti paramą pirmiausia tiems projektams, kuriais siekiama padidinti Sąjungos ir Ukrainos transporto tinklų sąveikumą ir junglumą.

4. Išvados

Atsižvelgiant į tai, kad tęsiantis Rusijos agresijos karui prieš Ukrainą bus daug netikrumo ir nestabilumo, ir siekiant garantuoti nenutrūkstamą ES ir Ukrainą jungiančių transporto maršrutų naudojimą ir tiekimo grandinių veikimą, bus labai svarbu užtikrinti lankstumą, reaktyvumą ir atsparumą.

Trumpuoju laikotarpiu labai svarbu užtikrinti, kad Ukraina ir toliau būtų visapusiškai integruota į pasaulines tiekimo grandines ir žemės ūkio rinkas.

Siekiant spręsti didėjančio maisto stygiaus pasaulyje problemą, kurią lėmė Rusijos invazija į Ukrainą ir jos pražūtingi padariniai, labai svarbu padidinti pasaulio rinkų aprūpinimą žemės ūkio produktais. Kuo didesniai krovinių, kurie anksčiau buvo siunčiami per Ukrainos jūrų

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

uostus, kiekiai priimti turi būti pasitelktas visų rūšių transportas, kuo geriau išnaudojant jo pajėgumus.

ES ir Ukrainos solidarumo koridorių sukūrimas ir kiti pirmiau nurodyti veiksmai yra būtini šiuo Ukrainos eksportui kritiniu laikotarpiu, tačiau jie taip pat padės patenkinti su būtiniausių prekių importu susijusius Ukrainos poreikius. Siekdama įgyvendinti šiuos veiksmus, Komisija bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, Ukrainos valdžios institucijomis, ES ir Ukrainos vežėjais, infrastruktūros valdytojais, riedmenų, laivų ir transporto priemonių savininkais, tarptautinėmis finansų įstaigomis ir kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais visame regione.