



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 1. september 2025
(OR. en)

12258/25

**Interinstitutionel sag:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. september 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Vedr.:	Forslag til RÅDETS AFGØRELSE om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport, for så vidt angår forlængelse af aftalen
--------	---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2025) 474 final.

Bilag: COM(2025) 474 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport, for så vidt angår forlængelse af aftalen

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport, som blev undertegnet i Lyon den 29. juni 2022¹ (i det følgende benævnt "aftalen"), for så vidt angår forlængelse af aftalen i overensstemmelse med dens artikel 7, stk. 2.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Aftalen har fundet midlertidig anvendelse siden den 29. juni 2022. Den blev godkendt på Den Europæiske Unions vegne og trådte i kraft den 5. december 2022². Ved Det Blandede Udvalgs afgørelse nr. 2/2023 af 16. marts 2023 blev aftalen forlænget indtil den 30. juni 2024³. Ved den ændringsaftale, der blev undertegnet i Bruxelles den 20. juni 2024, blev den ændret og forlænget indtil den 30. juni 2025 med stiltiende forlængelse for endnu en periode på seks måneder⁴, og den har fundet midlertidig anvendelse siden da. Den 17. juni 2025 vedtog Europa-Parlamentet sin godkendelse af indgåelsen af ændringsaftalen, og den 15. juli 2025 vedtog Rådet sin afgørelse om indgåelse af ændringsaftalen. Aftalen som ændret finder anvendelse indtil den 31. december 2025.

På baggrund af Ruslands folkeretsstridige angrebskrig mod Ukraine og de alvorlige forstyrrelser, som den afstedkommer for alle transportformer i Ukraine, er formålet med denne aftale midlertidigt at lette vejgodstransporten mellem og gennem Ukraine og EU ved at indrømme yderligere rettigheder til transit og godstransport.

Siden august 2023 har Ukraine genoptaget trafikken gennem Sortehavet, som hovedsagelig omfatter eksport af korn, men med begrænset kapacitet til ikkelandbrugsprodukter. Der er dog fortsat betydelige sikkerhedsproblemer, og denne rute udgør endnu ikke et pålideligt alternativ med henblik på at imødekomme landets bredere import- og eksportbehov, herunder levering af militær og humanitær bistand og/eller brændstof.

I den forbindelse er de solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine⁵, der går ad jernbanenettet, veje og indre vandveje, blevet en livline for Ukraine, idet de gør det muligt at eksportere visse landbrugsprodukter, hvilket bidrager til den globale fødevarerikkerhed. De udgør fortsat den vigtigste mulighed for at eksportere andre ukrainske varer (f.eks. jern og stål) og importere alle de varer, som Ukraine har brug for (herunder brændstof og humanitær bistand). Det anslås, at i april 2025 blev 70 % af Ukraines eksport af ikkelandbrugsprodukter transporteret ad solidaritetsbanerne (sammenlignet med ca. 30 % gennem Sortehavet) og ca. 20 % af Ukraines eksport af korn, oliefrø og relaterede produkter (sammenlignet med ca. 80 % gennem Sortehavet)⁶.

¹ EUT L 179 af 6.7.2022, s. 4., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

² Rådets afgørelse (EU) 2022/2435 af 5. december 2022 om indgåelse på Den Europæiske Unions vegne af aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport (EUT L 319 af 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

³ EUT L 123 af 8.5.2023, s. 36., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

⁴ EUT L 2024/1878, 2.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

⁵ https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_da

⁶ Kilde: Europa-Kommissionens egne skøn baseret på data fra de ukrainske toldmyndigheder.

Vejtransport er afgørende for handelen mellem EU og Ukraine gennem solidaritetsbanerne. Den har særlig betydning for den værdifulde import af ikkelandbrugsprodukter, da Ukraine i 2023 importerede næsten 50 % af denne type varer ad landevejen, og de udgjorde mere end 75 % af importen af ikkelandbrugsprodukter målt i værdi.

Der blev nedsat et blandet udvalg til at føre tilsyn med og overvåge anvendelsen og gennemførelsen af aftalen. Det træffer navnlig afgørelse om forlængelse af aftalen. I den forbindelse skal Det Blandede Udvalg træffe afgørelse om behovet for at forlænge aftalen senest tre måneder inden aftalens udløb, dvs. senest den 30. september 2025. I henhold til aftalens artikel 7, stk. 5, vedtager Det Blandede Udvalg sine afgørelser ved konsensus.

Dette forslag følger efter to drøftelser, der blev afholdt den 17. og den 22. juli 2025 i Rådets Landtransportgruppe på grundlag af et uofficielt dokument fra Kommissionen.

- **Aftalens virkninger**

De data, som Kommissionen råder over, bekræfter, at aftalen stadig opfylder en væsentlig funktion for Ukraines økonomi og fortsat er afgørende for EU's eksport til Ukraine.

- Ifølge Eurostat steg mængden af EU's import fra Ukraine ad landevejen betydeligt efter aftalens ikrafttræden. EU's import ad landevejen fra Ukraine steg med 64 % fra 1 800 kiloton i tredje kvartal 2021 til 2 945 kiloton i tredje kvartal 2022 (alle varer). Siden da har EU's import fra Ukraine stabiliseret sig og nåede op på 7 749 kiloton i 2024, hvilket er 13 % over de 6 869 kiloton i 2021 før Ruslands angrebskrig mod Ukraine. I værdi er EU's import ad landevejen fra Ukraine steget med 12 % fra 9 006 mio. EUR i 2021 til 10 108 mio. EUR i 2024.
- Ifølge data fra Eurostat steg EU's import ad landevejen fra Ukraine med 36 % fra 1 797 kiloton i tredje kvartal 2021 til 2 446 kiloton i tredje kvartal 2022 (alle varer). Siden da har EU's samlede eksport ad landevejen til Ukraine stabiliseret sig og er nået op på 7 617 kiloton i 2024, hvilket er 11 % over de 6 873 kiloton i 2021 før Ruslands angrebskrig mod Ukraine. I værdi er EU's eksport ad landevejen til Ukraine steget med 48 % fra 22 526 mio. EUR i 2021 til 33 434 mio. EUR i 2024.
- Siden undertegnelsen af aftalen er værdien af EU's eksport til Ukraine ad landevejen derfor steget i et højere tempo end værdien af importen fra Ukraine, hvilket har resulteret i en handelsbalance, der var 73 % højere i 2024 end i 2021 (fra 13 520 mio. EUR i 2021 til 23 326 mio. EUR i 2024).
- Disse tal viser, at optimeringen af vejkapaciteten var afgørende for at støtte alternative korridorer mellem EU og Ukraine, fremme den ukrainske økonomi og muliggøre den nødvendige godstransport, som landet havde brug for, da de traditionelle transportruter i regionen blev utilgængelige på grund af Ruslands angrebskrig mod Ukraine.
- Data fra Eurostat bekræfter disse positive tendenser på nationalt plan for næsten alle medlemsstaterne og navnlig for de medlemsstater, der grænser op til Ukraine. I Polen var værdien af eksporten ad landevejen til Ukraine 85 % højere i 2024 end i 2021, mens værdien af importen ad landevejen fra Ukraine steg med 8 % i samme periode, hvilket resulterede i en positiv handelsbalance på 8 237 mio. EUR i 2024. I Rumænien var værdien af eksporten ad landevejen til Ukraine 124 % højere i 2024 end i 2021, mens værdien af importen ad landevejen fra Ukraine steg med 15 % i samme periode, hvilket resulterede i en positiv handelsbalance på 677 mio. EUR i 2024. I Slovakiet var værdien af eksporten ad landevejen til Ukraine 106 % højere i

2024 end i 2021, mens værdien af importen af landevejen fra Ukraine steg med 31 % i samme periode, hvilket resulterede i en positiv handelsbalance på 803 mio. EUR i 2024. Kun i Ungarn har der været et lille fald på handelsbalancen, da værdien af eksporten af landevejen faldt med 17 % mellem 2021 og 2024, og værdien af importen af landevejen faldt med 22 % i samme periode, hvilket resulterede i en negativ handelsbalance på 90 mio. EUR i 2024.

- Det forhold, at 80 % af Ukraines brændstofimport fra EU blev transporteret ad landevejen, viser også vejtransportens betydning. Ca. 70 % af de lægemidler, EU importerer fra Ukraine, og ca. 80 % af al Ukraines import af lægemidler blev transporteret ad landevejen. Landkorridorerne er derfor fortsat afgørende, ikke kun for korn, men også for alle andre varer, som Ukraine har brug for eller eksporterer.
- Ukraine oprettede i august 2023 en alternativ korridor i Sortehavet til eksport af hovedsagelig korn. Denne korridor er dog fortsat genstand for russiske angreb. Kapaciteten via denne korridor anslås til ca. 100 mio. ton om året, mens kapaciteten via Sortehavet før krigen var på 150 mio. ton om året. I april 2025 udgjorde Ukraines eksport gennem Sortehavet ca. 4,6 mio. ton, herunder ca. 3,2 mio. ton landbrugsprodukter, og ca. 1,4 mio. ton ikkelandbrugsprodukter, mens den ukrainske import gennem Sortehavet blev anslået til ca. 0,7 mio. ton⁷. Selv om denne alternative Sortehavskorridor er et værdifuldt element i forbindelse med eksport af korn, kan den ikke erstatte vejtransport for alle varer, navnlig når det drejer sig om Ukraines import fra EU. Desuden er vejtransport et mere fleksibelt og pålideligt alternativ end andre transportformer, navnlig for varer med stor værditilvækst.
- De foreliggende data tyder på, at antallet af EU-vejtransportvirksomheder, der passerer den ukrainske grænse, er faldet fra 370 000 i 2021 og 345 000 i 2022 til 303 000 i 2023 og 203 000 i 2024⁸. Nogle medlemsstater beretter om et tab af markedsandele for de vejtransportvirksomheder, der er etableret på deres område, i forhold til de vejtransportvirksomheder, der er etableret i Ukraine, for så vidt angår omfanget af handelen ad landevejen mellem EU og Ukraine. Disse medlemsstater hævder, at det er resultatet af de ukrainske transportvirksomheders lavere driftsomkostninger. Flere andre faktorer kan have bidraget til dette fald. Krigen har gjort det vanskeligere for EU's transportvirksomheder at være aktive i Ukraine, navnlig på grund af deres modvilje mod at køre til de dele af Ukraine, der er tættere på frontlinjen, og vanskelighederne med at få forsikringer til at dække krigsrelaterede risici. Desuden udgør vejtransport til og fra Ukraine i gennemsnit kun en lille del af EU-transportvirksomhedernes aktiviteter, selv fra tilgrænsende medlemsstater. Selv om markedseffekten kan mærkes på lokalt plan, har Kommissionen ingen dokumentation for, at aftalen har forårsaget nogen væsentlig forvridding af medlemsstaternes vejtransportmarkeder.

3. FORLÆNGELSE AF AFTALEN

• Det Blandede Udvalg

Ved aftalens artikel 7 nedsættes der et blandet udvalg, der skal føre tilsyn med og overvåge anvendelsen og gennemførelsen af aftalen og periodisk undersøge, hvordan aftalen fungerer, i lyset af de deri fastsatte mål. I henhold til denne bestemmelse består Det Blandede Udvalg af

⁷ Kilde: Europa-Kommissionens egne skøn baseret på data fra de ukrainske toldmyndigheder.

⁸ Kilde: Data fra de ukrainske myndigheder.

repræsentanter for parterne. Dets afgørelser træffes ved konsensus og er bindende for parterne.

Det Blandede Udvalg indkaldes i henhold til artikel 7, stk. 2, senest tre måneder inden aftalens udløb med henblik på at vurdere og træffe afgørelse om behovet for at forlænge aftalen og forlængelsens varighed.

- **Det Blandede Udvalgs påtænkte retsakt**

Det Blandede Udvalg skal vedtage en afgørelse om forlængelse af aftalen indtil den 31. marts 2027 i overensstemmelse med aftalens artikel 7, stk. 2.

Årsagerne til forlængelsen er mangeartede:

- For det første har overvågningen af aftalen vist, at den har spillet en afgørende rolle i forbindelse med solidaritetsbanerne, idet den udgør en livline for den ukrainske økonomi, ikke blot for eksporten af landbrugsprodukter; den har også lettet eksporten af ukrainske ikkelandbrugsprodukter.
- For det andet har aftalen også været afgørende for at sikre, at Ukraine har adgang til den import, landet har brug for, herunder brændstof og humanitær bistand. I den henseende har den været medvirkende til den kraftige stigning i EU's eksport til Ukraine og skabt økonomiske gevinster for Unionen og dens medlemsstater. Det kan også, navnlig for tilgrænsende medlemsstater, bidrage til at opveje sammenbruddet i eksporten til Rusland som følge af EU's sanktioner.
- For det tredje viser stigningen i handelen ad landevejen mellem EU og Ukraine, at aftalen er og fortsat vil være afgørende for at støtte Ukraine og dets genopbygningsindsats i lyset af den russiske angrebskrig.
- For det fjerde har Kommissionen ikke konstateret nogen større forstyrrelser på EU's marked for vejgodstransport som følge af aftalen. Den eventuelle illoyale konkurrence fra ukrainske transportvirksomheder i EU som følge af aftalen er begrænset, da ukrainske transportvirksomheder kun indrømmes begrænsede rettigheder til at få adgang til markedet i forhold til de rettigheder, som transportvirksomheder, der er etableret i EU's medlemsstater, har. Kun bilateral handel og transit er tilladt i henhold til aftalen, idet grænseoverskridende handel og cabotagekørsel er forbudt. Desuden udgør vejtransport til og fra Ukraine i gennemsnit kun en lille del af EU-transportvirksomhedernes aktiviteter, selv fra tilgrænsende medlemsstater. Selv om markedseffekten kan mærkes på lokalt eller regionalt plan, hvilket kræver en tættere overvågning, er der ingen dokumentation for, at aftalen har forårsaget nogen større forvridning af vejtransportmarkedet på EU-plan eller endog på nationalt plan.
- For det femte har de ændringer af aftalen, der blev foretaget i 2024, i væsentlig grad styrket håndhævelsen af den og skabt en retlig ramme, der muliggør effektiv kontrol og forebyggelse af misbrug. Møderne i ad hoc-arbejdsgruppen om den praktiske gennemførelse af aftalen, der er nedsat i henhold til aftalens artikel 7a, fandt sted den 24. marts og den 25. juni 2025. Overvågningen af gennemførelsen af aftalen viste, at der ikke er noget større problem med manglende overholdelse eller misbrug. Navnlig gav opfyldelsen af førernes forpligtelse til at medbringe tilladelsen i køretøjet i henhold til aftalens artikel 5a ikke anledning til væsentlige vanskeligheder, og QR-koden i de tilladelser, som de ukrainske transportvirksomheder medbringer, er effektiv med hensyn til at muliggøre en effektiv kontrol med, at der er givet sådanne tilladelser, og at de er gyldige. Forpligtelsen til at anbringe en mærkat i henhold til

aftalens artikel 5c synes at være overholdt. For så vidt angår gennemførelsen af de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at vejgodstransportvirksomheder opfylder deres forpligtelser i henhold til aftalens artikel 5d, indberettede en medlemsstat et betydeligt antal overtrædelser, som med inddragelse af de berørte virksomheder i øjeblikket er genstand for de nødvendige procedurer i Ukraine med henblik på vedtagelse af eventuelle nødvendige opfølgingsforanstaltninger. Hidtil har ingen af disse indberetninger ført til udelukkelse af ukrainske vejgodstransportvirksomheders mulighed for at gøre brug af de rettigheder, der er fastsat i aftalens artikel 5d, stk. 3. Medlemsstaterne indberettede ingen problemer med hensyn til opfyldelsen af forpligtelsen til at medbringe visse dokumenter ved vejkontrol med henblik på kontrol af vejtransporttjenester i henhold til aftalens artikel 5b eller gennemførelsen af bestemmelsen om gensidig bistand i aftalens artikel 5e.

Det er desuden nødvendigt at forlænge aftalen indtil den 31. marts 2027, fordi de forhold, der lå til grund for indgåelsen af den oprindelige aftale, fortsat er gældende. Ruslands angrebskrig mod Ukraine er ikke ophørt, og aftalen vil være afgørende for at bistå Ukraines genopbygningsindsats, selv i tilfælde af en våbenhvile eller fredsproces.

To medlemsstater, der grænser op til Ukraine, har ikke desto mindre påpeget, at aftalen har haft en negativ indvirkning på vejgodstransportsektoren, og dette er blevet gentaget af to andre medlemsstater. Der mangler i øjeblikket data til at vurdere størrelsen af det potentielle problem, i hvilket omfang det er en konsekvens af aftalen, og hvad der kan udgøre afhjælpende foranstaltninger. Ved enhver yderligere forlængelse af aftalen bør der derfor tages hensyn til resultaterne af den undersøgelse af aftalens indvirkning på vejtransportsektoren på EU-plan og nationalt plan, som forventes forelagt Kommissionen inden aftalens udløb den 31. marts 2027. Undersøgelsen vil vedrøre hver af de 27 medlemsstater, men vil især fokusere på de medlemsstater, der sandsynligvis vil blive udsat for direkte konkurrence fra ukrainske transportvirksomheder og for det første dem, der grænser op til Ukraine (Polen, Slovakiet, Ungarn og Rumænien), og for det andet dem, der kan blive mere direkte berørt end de øvrige medlemsstater, selv om de ikke deler en grænse med Ukraine (Estland, Letland, Litauen, Tjekkiet, Slovenien, Kroatien og Bulgarien). For så vidt angår de medlemsstater, der grænser op til Ukraine, vil der også blive set på eventuelle subnationale virkninger eller virkninger for en bestemt kategori af transportvirksomheder. Undersøgelsen vil navnlig indeholde en beskrivelse af EU's og Ukraines transportvirksomheders respektive holdninger til vejgodstransport mellem EU og Ukraine, en sammenligning af situationen før og efter krigen, en forklaring af årsagerne til udviklingen og en vurdering af konsekvenserne af denne udvikling. Desuden vil den indeholde forslag til, hvordan EU-transportvirksomhedernes interesser kan beskyttes, hvordan eventuelle konstaterede negative virkninger kan afhjælpes, herunder, hvis det er relevant, hvornår aftalen skal udløbe og hvilke mulige andre passende foranstaltninger til fordel for Ukraine den kan erstattes af.

For at imødekomme de betænkeligheder vedrørende lige vilkår mellem EU's og Ukraines vejgodstransportvirksomheder, som nogle medlemsstater har givet udtryk for (se ovenfor), vil Ukraines tidlige tilpasning til visse vigtige dele af gældende EU-ret på vejtransportområdet desuden være en del af en køreplan, der aftales med den ukrainske regering og overvåges af Kommissionen. I forbindelse med enhver yderligere forlængelse af aftalen vil der blive taget hensyn til fremskridtene hermed. Dette vil især vedrøre den sociale søjle i EU-retten på vejtransportområdet (køretid, pauser og hviletid samt arbejdstid), tidlig indførelse af intelligente takografer version 2 og markedssøjlen i EU-retten på vejtransportområdet (oprettelse af et nationalt elektronisk register over vejtransportvirksomheder, der opfylder

EU's specifikationer og betingelser vedrørende kravet om etablering) i overensstemmelse med tillægget til vedlagte udkast til Det Blandede Udvalgs afgørelse. Disse forpligtelser blev udvalgt, fordi det er de elementer i gældende EU-ret, som Ukraine endnu ikke har gennemført, og som er afgørende for at skabe lige vilkår mellem EU og Ukraine inden for rammerne af aftalen (regler for markedsadgang og arbejdsmarkedsregler). Dette skal ses på baggrund af de igangværende tiltrædelsesforhandlinger⁹.

Dette forslag følger efter et forslag om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova om vejgodstransport¹⁰, for så vidt angår forlængelse af denne aftale¹¹. Nævnte forslag vedrører en forlængelse på 18 måneder af aftalen med Republikken Moldova, som blev undertegnet af Unionen den 29. juni 2022¹² og forlænget indtil den 31. december 2025¹³.

4. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, bør derfor være at støtte vedtagelsen af udkastet til Det Blandede Udvalgs afgørelse, der er knyttet til dette forslag.

5. RETSGRUNDLAG

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ.

Det Blandede Udvalg er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport.

Den påtænkte afgørelse om forlængelse af aftalens varighed, som Det Blandede Udvalg skal vedtage, er en retsakt, der har retsvirkninger og vil være bindende i henhold til folkeretten, jf. aftalens artikel 7 stk. 2.

Den påtænkte retsakt hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen. Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede rådsafgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

⁹ EUCO 20/23

¹⁰ EUT L 181 af 7.7.2022, s. 4., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² EUT L 226 af 14.9.2023, s. 1.

¹³ EUT L, 2024/1266, 30.4.2024.

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører vejtransport. Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 91 i TEUF.

6. OFFENTLIGGØRELSE AF DEN PÅTÆNKTE RETSAKT

Det fælles udvalgs afgørelse bør offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* efter vedtagelsen.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport, for så vidt angår forlængelse af aftalen

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport¹⁴ ("aftalen") blev undertegnet af Unionen den 29. juni 2022 og trådte i kraft den 5. december 2022¹⁵.
- (2) Ved aftalens artikel 7, stk. 1, nedsættes der et blandet udvalg, der skal føre tilsyn med og overvåge anvendelsen og gennemførelsen af aftalen og periodisk undersøge, hvordan aftalen fungerer, i lyset af de deri fastsatte mål. I henhold til aftalens artikel 7, stk. 2, skal Det Blandede Udvalg indkaldes senest tre måneder inden aftalens udløb med henblik på at vurdere og træffe afgørelse om behovet for yderligere at forlænge aftalen.
- (3) Ved Det Blandede Udvalgs afgørelse nr. 2/2023 af 16. marts 2023¹⁶ blev aftalen forlænget indtil den 30. juni 2024.
- (4) Ved den ændringsaftale, der blev undertegnet den 20. juni 2024, blev aftalen ændret og forlænget indtil den 30. juni 2025 med stiltiende forlængelse for endnu en periode på seks måneder¹⁷. Ændringsaftalen har midlertidigt fundet anvendelse fra datoen for undertegnelsen heraf. Den 17. juni 2025 vedtog Europa-Parlamentet sin godkendelse af indgåelsen af ændringsaftalen, og den 15. juli 2025 vedtog Rådet sin afgørelse om indgåelse af ændringsaftalen. Aftalen finder anvendelse indtil den 31. december 2025.
- (5) For at både Den Europæiske Union og Ukraine fortsat kan drage fordel af de positive virkninger af aftalen om lettelse af vejgodstransport mellem og gennem Ukraine og Den Europæiske Union og om sikring af velfungerende solidaritetsbaner i forbindelse med Ruslands angrebskrig mod Ukraine, bør den forlænges indtil den 31. marts 2027.
- (6) Det Blandede Udvalg skal på sit næste møde vedtage en afgørelse om behovet for at forlænge aftalen yderligere, herunder varigheden af en sådan forlængelse. Denne afgørelse vil være bindende for Unionen.

¹⁴ EUT L 179 af 6.7.2022, s. 4., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ EUT L 226 af 14.9.2023, s. 2.

¹⁶ EUT L 123 af 8.5.2023, s. 36., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

¹⁷ EUT L 2024/1878, 2.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

- (7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Det Blandede Udvalg om forlængelse af aftalen, bør derfor fastlægges.
- (8) I betragtning af betænkelighederne og usikkerheden med hensyn til aftalens mulige negative indvirkning på visse medlemsstater vil Kommissionen iværksætte en undersøgelse af aftalens indvirkning på vejtransportsektoren på EU-plan og nationalt plan. Enhver yderligere forlængelse bør være betinget af, at der gøres tilfredsstillende fremskridt med tilpasningen af ukrainsk lovgivning til den endnu ikke gennemførte relevante gældende EU-ret vedrørende markedsadgang og arbejdsmarkedsforhold på vejtransportområdet og bør tage hensyn til resultaterne af undersøgelsen.
- (9) Unionens holdning til forlængelsen af aftalen, herunder dens varighed, bør derfor baseres på det udkast til afgørelse, der er knyttet til nærværende afgørelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved artikel 7 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport ("aftalen"), for så vidt angår forlængelse af aftalen, herunder forlængelsens varighed, baseres på det udkast til Det Blandede Udvalgs afgørelse, der er knyttet til nærværende afgørelse.

Unionens repræsentanter i Det Blandede Udvalg kan tilslutte sig mindre ændringer af udkastet til afgørelse fra Det Fælles Udvalg, uden at der skal vedtages endnu en rådsafgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne
Formand*