



Brüssel, 1. september 2025
(OR. en)

12258/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. september 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepinguga loodud ühiskomitees seoses lepingu jätkamisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 474 final.

Lisatud: COM(2025) 474 final



Brüssel, 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepinguga loodud ühiskomitees seoses lepingu jätkamisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepinguga, mis sõlmiti 29. juunil 2022¹ Lyonis (edaspidi „leping“), loodud ühiskomitees võetav seisukoht seoses lepingu jätkamisega kooskõlas selle artikli 7 lõikega 2.

2. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Lepingut on ajutiselt kohaldatud alates 29. juunist 2022. See kiideti heaks Euroopa Liidu nimel ja jõustus 5. detsembril 2022². Ühiskomitee 16. märtsi 2023. aasta otsusega nr 2/2023 pikendati lepingu kehtivust 30. juunini 2024³. Lepingut muudeti 20. juunil 2024 Brüsselis sõlmitud muutmislepinguga ja pikendati selle kehtivust 30. juunini 2025, vaikimisi uuenumisega veel kuue kuu võrra,⁴ ning alates sellest kuupäevast on lepingut kohaldatud ajutiselt. 17. juunil 2025 võttis Euroopa Parlament vastu nõusoleku muutmislepingu sõlmimise kohta ja 15. juulil 2025 võttis nõukogu vastu otsuse muutmislepingu sõlmimise kohta. Muudetud lepingut kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2025.

Pidades silmas Venemaa ebaseaduslikku agressioonisõda Ukraina vastu ja sellest tulenevaid märkimisväärsed häireid Ukraina kõikides transpordiliikides, püütakse lepinguga ajutiselt lihtsustada autokaubavedu Ukraina ja Euroopa Liidu vahel, tagades selleks täiendavad õigused.

Alates augustist 2023 alustas Ukraina uuesti liiklust Mustal merel, mida peamiselt kasutatakse vilja eksportimiseks, ent piiratud mahu ka mittepõllumajanduslike kaupade ekspordiks. Samas on seal endiselt väga suured julgeolekuprobleemid ja see marsruut ei ole usaldusväärne alternatiiv riigi laialdasemate impordi- ja ekspordivajaduste rahuldamiseks, sealhulgas militaar- ja humanitaarabi tagamiseks ning kütusega varustamiseks.

Seoses sellega on ELi-Ukraina solidaarsuskoridorid,⁵ mis kasutavad raudteid, maanteid ja siseveeteid, muutunud Ukraina jaoks eluliselt tähtsaks ja võimaldavad eksportida mõningaid põllumajandustooteid, andes niiviisi panuse üleilmsesse toidujulgeolekusse. Need jäävad põhiliseks võimaluseks, kuidas eksportida Ukraina kaupu (nt raud, teras) ja importida kõiki Ukraina jaoks vajalike kaupu (sealhulgas kütus ja humanitaarabi). 2025. aasta aprillis eksporditi solidaarsuskoridoride kaudu hinnanguliselt 70 % Ukraina mittepõllumajanduslike tooteid (võrreldes Musta mere kaudu liikunud ligikaudu 30 %ga) ning ligikaudu 20 % Ukraina teravilja, õliseemneid ja nendega seotud tooteid (võrreldes Musta mere kaudu liikunud ligikaudu 80 %ga)⁶.

Maanteetransport on eluliselt tähtis solidaarsuskoridoride kaudu toimuva kaubavahetuse jaoks ELi ja Ukraina vahel. Eriti oluline on see väärtuslike mittepõllumajanduslike toodete puhul,

¹ ELT L 179, 6.7.2022, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

² Nõukogu 5. detsembri 2022. aasta otsus (EL) 2022/2435 Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepingu Euroopa Liidu nimel sõlmimise kohta (ELT L 319, 13.12.2022, lk 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ ELT 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_et

⁶ Allikas: Euroopa Komisjoni hinnangud Ukraina tolliasutuste esitatud andmete alusel.

sest 2023. aastal imporditi maanteed pidi Ukrainasse ligikaudu 50 % seda laadi kaubast, s.o väärtuse mõistes rohkem kui 75 % mittepõllumajanduslike toodete impordist.

Lepingu kohaldamise ja rakendamise jälgimiseks ja kontrollimiseks on loodud ühiskomitee. Eelkõige teeb see otsuse lepingu jätkamise kohta. Ühiskomitee hindab lepingu jätkamise vajadust ja teeb selle kohta otsuse hiljemalt kolm kuud enne lepingu kehtivusaja lõppu, st hiljemalt 30. septembril 2025. Vastavalt lepingu artikli 7 lõikele 5 võtab ühiskomitee oma otsused vastu konsensuse alusel.

Käesolev ettepanek on järjeks komisjoni mitteametlikul dokumendil põhinevale kahele arutelule, mis toimusid nõukogus maismaatranspordi töörühmas 17. ja 22. juulil 2025.

- **Lepingu mõju**

Komisjoni käsutuses olevad andmed kinnitavad, et leping täidab jätkuvalt olulist funktsiooni Ukraina majanduse jaoks ja on ELi Ukrainasse suunatud ekspordi seisukohast äärmiselt oluline.

- Eurostati andmete kohaselt suurenes pärast lepingu jõustumist Ukrainast ELi maanteed pidi saabuva impordi maht oluliselt. ELi Ukrainast maanteed pidi saabuv import suurenes 64 %, s.o 1 800 tuhandelt tonnilt 2021. aasta 3. kvartalis 2 945 tuhandele tonnile 2022. aasta 3. kvartalis (kõik kaubad). Alates sellest ajast on ELi Ukrainast saabuv import stabiliseerunud ja oli 2024. aastal 7 749 tuhat tonni, mida on 13 % rohkem kui 6 869 tuhat tonni 2021. aastal, st enne Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja algust. ELi Ukrainast maanteed pidi saabuva impordi väärtus on suurenenud 12 %, s.o 9 006 miljonilt eurolt 2021. aastal 10 108 miljonile eurole 2024. aastal.
- ELi Ukrainasse maanteed pidi suunatud ekspordi maht on suurenenud 36 %, s.o 1 797 tuhandelt tonnilt 2021. aasta 3. kvartalis 2 446 tuhandele tonnile 2022. aasta 3. kvartalis (kõik kaubad). Alates sellest ajast on ELi Ukrainasse suunatud ekspordi kogumahud stabiliseerunud ja moodustasid 2024. aastal 7 617 tuhat tonni, mida on 11 % rohkem kui 6 873 tuhat tonni 2021. aastal, st enne Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja algust. ELi Ukrainasse maanteed pidi suunatud ekspordi väärtus on suurenenud 48 %, s.o 22 526 miljonilt eurolt 2021. aastal 33 434 miljonile eurole 2024. aastal.
- Alates lepingu allkirjastamisest on ELi Ukrainasse maanteed pidi suunatud ekspordi väärtus suurenenud seega kiiremini kui Ukrainast saabuva impordi väärtus ja 2024. aasta kaubandusbilanss oli 73 % suurem kui 2021. aastal (13 520 miljonilt eurolt 2021. aastal 23 326 miljonile eurole 2024. aastal).
- Need näitajad annavad tunnistust sellest, et maanteede läbilaskevõime optimeerimine oli ELi ja Ukraina vaheliste alternatiivkoridoride toetamise seisukohast keske tähtsusega ning toetab Ukraina majandust ja võimaldab transportida Ukraina jaoks vajalikke kaupu ajal, kui Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu on piirkonna tavapärased veomarsruudid muutunud kasutuskõlbmatuks.
- Eurostati andmete kohaselt on neid positiivseid arengusuundumusi kinnitatud riigi tasandil peaaegu kõikide liikmesriikide puhul, eelkõige aga Ukrainaga piirnevate liikmesriikide puhul. Poola puhul oli Ukrainasse maanteed pidi suunatud ekspordi väärtus 2024. aastal 85 % suurem kui 2021. aastal ja Ukrainast saabunud impordi väärtus suurenes samal ajavahemikul 8 %, nii et 2024. aastal oli tulemuseks positiivne kaubandusbilanss 8 237 miljonit eurot. Rumeenia puhul oli Ukrainasse

maanteed pidi suunatud ekspordi väärtus 2024. aastal 124 % suurem kui 2021. aastal ja Ukrainast saabunud impordi väärtus suurenes samal ajavahemikul 15 %, nii et 2024. aastal oli tulemuseks positiivne kaubandusbilanss 677 miljonit eurot. Slovakkia puhul oli Ukrainasse maanteed pidi suunatud ekspordi väärtus 2024. aastal 106 % suurem kui 2021. aastal ja Ukrainast saabunud impordi väärtus suurenes samal ajavahemikul 31 %, nii et 2024. aastal oli tulemuseks positiivne kaubandusbilanss 803 miljonit eurot. Üksnes Ungari kaubandusbilanss vähenes mõnevõrra, sest maanteed pidi välja suunatud eksport vähenes 2021–2024. aastal 17 % ja maanteed pidi saabunud import vähenes samal ajavahemikul 22 %, nii et 2024. aastal oli tulemuseks negatiivne kaubandusbilanss 90 miljonit eurot.

- Autovedude tähtsust tõendab ka asjaolu, et Ukrainasse EList imporditud kütusest 80% veeti maanteed pidi. EList Ukrainasse imporditavate ravimite puhul moodustab autovedude osakaal samuti 70 % ja ligikaudu 80 % kõikidest ravimitest veetakse Ukrainasse kogu EList maanteed pidi. Seepärast jäävad maismaakoridorid jätkuvalt oluliseks mitte üksnes teravilja, vaid kindlasti kõikide muude selliste toodete jaoks, mida Ukraina vajab või ise ekspordib.
- 2023. aasta augustis seadis Ukraina sisse Musta mere alternatiivkoridori peamiselt teravilja eksportimiseks. See on aga jätkuvalt Venemaa rünnakute all. Hinnangute kohaselt on selle koridori kaudu võimalik vedada 100 miljonit tonni aastas, samas kui enne sõda oli Musta mere läbilaskevõime umbes 150 miljonit tonni aastas. Aprillis 2025 eksportis Ukraina Musta mere kaudu ligikaudu 4,6 miljonit tonni kaupu, sealhulgas umbes 3,2 miljonit tonni põllumajanduslikke ja umbes 1,4 miljonit tonni mittepõllumajanduslikke tooteid, samas kui Ukraina import Mustal merel oli aprillis 2025 ligikaudu 0,7 miljonit tonni⁷. See alternatiivne Musta mere koridor, mis on küll väärtuslik teraviljaekspordiks, ei suuda asendada autovedu kõikide kaupade puhul, enamasti EList Ukrainasse imporditavate kaupade puhul. Lisaks on autovedu paindlikum ja usaldusväärsem kui muud transpordiliigid, eelkõige suure lisaväärtusega kaupade puhul.
- Olemasolevad andmed näitavad, et Ukraina piiri ületanud ELi autoveo-ettevõtjate arv vähenes 370 000-lt 2021. aastal 345 000-le 2022. aastal, 303 000-le 2023. aastal ja 203 000-le 2024. aastal⁸. Mõne liikmesriigi esitatud teabe kohaselt on vähenenud nende territooriumil asutatud autoveo-ettevõtjate turuosa võrreldes Ukrainas asutatud autoveo-ettevõtjatega ELi ja Ukraina vahel maanteed pidi korraldatava autokaubaveo mahu osas. Nende liikmesriikide väitel on see tõenäoliselt tingitud Ukraina veoettevõtjate väiksematest tegevuskuludest. Turuosa vähenemise põhjuseks võivad olla ka mitmed muud tegurid. Sõja tõttu on ELi veoettevõtjatel palju raskem aktiivselt Ukrainas tegutseda, eriti seetõttu, et ELi ettevõtjad ei soovi minna mõnda rindejoonele lähemal asuvasse Ukraina ossa ja et sõjaga seotud riskide katteks on keeruline saada kindlustust. Peale selle moodustavad autoveod Ukrainasse ja sealt välja keskmiselt üksnes väikese osa ELi veoettevõtjate äritegevusest ja seda isegi Ukraina naaberriikidest lähtuvate vedude puhul. Turumõju võib küll olla tunda kohalikul tasandil, kuid komisjonil ei ole täheldanud, et leping oleks tekitanud suuremaid moonutusi liikmesriikide autoveoturul.

⁷ Allikas: Euroopa Komisjoni hinnangud Ukraina tolliasutuste esitatud andmete alusel.

⁸ Allikas: Ukraina ametiasutuste esitatud andmed.

3. LEPINGU JÄTKAMINE

• Ühiskomitee

Lepingu artikliga 7 loodi ühiskomitee, kes jälgib ja kontrollib lepingu kohaldamist ja rakendamist ning vaatab korrapäraselt läbi selle toimimise, pidades silmas lepingu eesmärke. Kõnealuse artikli kohaselt koosneb ühiskomitee lepingupoolte esindajatest. Ühiskomitee otsused võetakse vastu konsensuse alusel ja need on lepingupooltele siduvad.

Lepingu artikli 7 lõike 2 kohaselt kutsutakse ühiskomitee kokku hiljemalt kolm kuud enne lepingu kehtivusaja lõppu, et hinnata lepingu jätkamise vajadust ja selle kestust ning teha sellekohane otsus.

• Ühiskomitee kavandatav akt

Vastavalt lepingu artikli 7 lõikele 2 peaks ühiskomitee võtma vastu otsuse lepingu jätkamise kohta kuni 31. märtsini 2027.

Lepingu kehtivuse pikendamiseks on mitu eri põhjust:

- esiteks on lepingu järelevalve näidanud, et lepingul on olnud äärmiselt oluline roll seoses solidaarsuskoridoridega ja et see on olnud eluliselt tähtis Ukraina majanduse jaoks mitte üksnes Ukraina põllumajandustoodete ekspordi seisukohast, vaid ka mittepõllumajanduslike kaupade ekspordi hõlbustamisel;
- teiseks on eelkõige tänu lepingule tehtud Ukrainale kättesaadavaks vajalik import, sealhulgas kütus ja humanitaarabi. Selles osas on see olnud keskse tähtsusega ELi Ukrainasse suunatud ekspordi kasvus, tuues majanduslikku kasu nii ELile kui ka selle liikmesriikidele. Eelkõige naaberliikmesriikides võib see ka aidata tasakaalustada Venemaale suunatud ekspordi kokkukukkumist ELi kehtestatud sanktsioonide tõttu;
- kolmandaks annab ELi ja Ukraina vahelise autokaubaveo suurenemine tunnistust sellest, et Venemaa agressioonisõja taustal on leping praegu ja edaspidigi äärmiselt oluline vahend Ukraina toetamisel ja ülesehituspüüdlustes;
- neljandaks ei ole komisjon avastanud mingeid lepingust tulenevaid suuri häireid ELi autoveoturul. Lepingust tuleneda võiv Ukraina veoettevõtjate tekitatav ebaaus konkurents ELis on väike, kuna võrreldes ELi liikmesriikides asutatud veoettevõtjate turulepääsuõigustega antakse Ukraina veoettevõtjatele vaid piiratud õigused. Lepinguga on lubatud üksnes kahepoolne kaubavahetus ja transiit, kusjuures piiriülene kaubandus ja kabotaaž on keelatud. Peale selle moodustavad autoveod Ukrainast ja Ukrainasse keskmiselt üksnes väikese osa ELi veoettevõtjate äritegevusest. Turumõju võib küll olla tunda kohalikul või piirkonna tasandil ja seda on vaja jälgida, kuid puuduvad märgid selle kohta, et leping oleks tekitanud mingeid suuremaid häireid nii ELi kui ka riikide autoveoturul;
- viiendaks on 2024. aastal lepingusse tehtud muudatused oluliselt tugevdanud selle täitmise tagamist, luues õigusraamistiku, mis võimaldab olukorda tõhusalt kontrollida ja kuritarvitamist vältida. Lepingu praktiliseks rakendamiseks selle artikli 7A alusel loodud ajutise töörühma koosolekud toimusid 24. märtsil ja 25. juunil 2025. Lepingu rakendamise järelevalvest ei ilmnenu mingeid suuremaid mittevastavusi ega kuritarvitusjuhte. Eelkõige ei tekitanud märkimisväärsed raskusi juhtidele lepingu artikliga 5A kehtestatud kohustus hoida luba sõidukis, ning Ukraina veoettevõtjate loas sisalduv ruutkood võimaldab tõhusalt kontrollida loa olemasolu ja kehtivust. Lepingu artikli 5C kohane kleebisekohustus tundub olevat

hästi täidetud. Mis puudutab selliste meetmete rakendamist, mis on vajalikud tagamaks, et autoveo-ettevõtjad täidavad lepingu artikli 5D kohaseid kohustusi, teatas üks liikmesriik märkimisväärselt arvust rikkumistest, mille suhtes kohaldatakse praegu asjaomaste ettevõtjate osalusel Ukrainas vajalikke menetlusi, et vajaduse korral võtta vastu järelmeetmed. Seni ei ole ühegi sellise teate tulemusena jäetud Ukraina autoveo-ettevõtjaid võimaluseta kasutada lepingust tulenevaid õigusi, nagu on sätestatud artikli 5D lõikes 3. Lisaks ei ole liikmesriigid teatanud ühestki probleemist seoses lepingu artiklis 5B sätestatud kohustusega, et autoveoteenuste maanteeäärseks kontrolliks peavad kaasas olema teatavad dokumendid, ega seoses lepingu artiklis 5E sätestatud vastastikuse abi klausli rakendamisega.

Lepingut on vaja jätkata kuni 31. märtsini 2027, sest algse lepingu sõlmimist õigustavad tingimused kehtivad jätkuvalt. Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu ei ole lõppenud ning leping aitaks olulisel määral kaasa Ukraina ülesehituspüüdlustele isegi relvarahu või rahuprotsessi korral.

Kaks Ukrainaga piirnevat liikmesriiki on siiski viidanud negatiivsele mõjule autoveosektorile ja seda väidet on toetanud veel kaks liikmesriiki. Praegu puuduvad andmed, mille alusel hinnata võimaliku probleemi ulatust ning kuivõrd see on lepingu tagajärg ja millised võiksid olla parandusmeetmed. Seetõttu tuleks lepingu edasisel pikendamisel arvesse võtta tulemusi, mis on saadakse uuringust, milles käsitletakse lepingu mõju autoveosektorile nii ELi kui ka liikmesriikide tasandil, ning mis tuleks esitada komisjonile enne 31. märtsil 2027, kui lõpeb lepingu kehtivusaeg. Uuring peab puudutama kõiki 27 liikmesriiki, kuid erilist tähelepanu tuleb selles pöörata liikmesriikidele, keda Ukraina veoettevõtjate poolne konkurents võib otseselt mõjutada, ja eelkõige Ukrainaga piirnevatele liikmesriikidele (Poola, Slovakkia, Ungari ja Rumeenia) ning seejärel liikmesriikidele, keda see konkurents võib mõjutada otsesemalt kui ülejäänud liikmesriike, kuigi neil ei ole Ukrainaga ühist piiri (Eesti, Läti, Leedu, Tšehhi Vabariik, Sloveenia, Horvaatia, Bulgaaria). Ukrainaga piirnevate liikmesriikide puhul tuleb vaadelda ka mõju riigi tasandist madalamal tasandil või mõju teatavat liiki vedajatele. Eelkõige tuleb uuringus kirjeldada ELi ja Ukraina veoettevõtjate asjakohaseid seisukohti ELi ja Ukraina vahelise autokaubaveo suhtes, võrrelda selle olukorda sõjaeelse olukorraga, selgitada mis tahes arengutendentside põhjuseid, hinnata mis tahes arengutendentside põhjuseid ning ELi ettevõtjate huvide kaitsmiseks esitada parandusmeetmed täheldatud negatiivse mõju kõrvaldamiseks, sealhulgas teha vajaduse korral ettepanek lõpetada leping ja võib-olla asendada see muude Ukraina jaoks kasulike asjakohaste meetmetega.

Selleks et reageerida mõne liikmesriigi tõstatatud probleemidele seoses ELi ja Ukraina autoveo-ettevõtjate võrdsete võimalustega (vt eespool), on osa tegevuskavast see, et Ukraina seadused tuleks viia varakult vastavusse ELi autoveoõigustiku mõne olulise osaga, nagu lepiti kokku Ukraina valitsusega, ja seda jälgib komisjon. Tehtavaid edusamme võetakse arvesse lepingu edasisel pikendamisel. See puudutab eelkõige maanteetranspordiõigustiku sotsiaalsammast (sõiduaeg, vaheajad ja puhkeperioodid, tööaeg), arukate sõidumeerikute 2. versiooni varast kasutuselevõttu ja autoveoõigustiku turusammast (ELi spetsifikatsioonidele vastavate autoveo-ettevõtjate riikliku elektroonilise registri loomine, asutamisnõudega seotud tingimused) vastavalt liitele, mis on lisatud ühiskomitee otsuse eelnõule. Need kohustused valiti välja seetõttu, et need on osa õigustikust, mida Ukraina ei ole veel üle võtnud, ning need on lepingu raames ELile ja Ukrainale võrdsete tingimuste (turulepääsu käsitlevad eeskirjad ja

sotsiaalnormid) tagamise olulised aspektid. Seda tuleks vaadelda käimasolevate ühinemisläbirääkimiste taustal⁹.

Käesolevas ettepanekus järgitakse ettepanekut Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Euroopa Liidu ja Moldova Vabariigi vahelise autokaubaveo lepinguga loodud ühiskomitees¹⁰ seoses lepingu jätkamisega¹¹. Käesolev ettepanek on seotud Moldova Vabariigiga sõlmitud lepingu (mille liit sõlmis 29. juunil 2022¹² ja mida pikendati 31. detsembrini 2025)¹³ pikendamisega 18 kuu võrra.

4. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Liidu nimel võetav seisukoht peaks seega olema kooskõlas käesolevale ettepanekule lisatud ühiskomitee otsuse eelnõuga.

5. ÕIGUSLIK ALUS

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud võtta vastu otsused, „millega kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel.

Ühiskomitee on lepinguga, täpsemalt Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepinguga loodud organ.

Kavandataval otsusel lepingu kehtivusaja pikendamise kohta, mille ühiskomitee peab vastu võtma, on õiguslik toime ning see on rahvusvahelise õiguse alusel siduv kooskõlas lepingu artikli 7 lõikega 2.

Kavandatav akt ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku. Seega on kavandatava nõukogu otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks ja teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus, peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tulenev materiaalõiguslik alus.

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud autoveoga. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 91.

6. KAVANDATAVA ÕIGUSAKTI AVALDAMINE

Pärast ühiskomitee otsuse vastuvõtmist on asjakohane avaldada see *Euroopa Liidu Teatajas*.

⁹ EUCO 20/23.

¹⁰ ELT L 181, 7.7.2022, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025)411 final.

¹² ELT L 226, 14.9.2023, lk 1.

¹³ ELT L, 2024/1266, 30.4.2024.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepinguga loodud ühiskomitees seoses lepingu jätkamisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Liit allkirjastas Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepingu¹⁴ (edaspidi „leping“) 29. juunil 2022 ja see jõustus 5. detsembril 2022¹⁵.
- (2) Lepingu artikli 7 lõikega 1 loodi ühiskomitee, kes jälgib ja kontrollib lepingu kohaldamist ja rakendamist ning vaatab korrapäraselt läbi selle toimimise, pidades silmas lepingu eesmarke. Vastavalt lepingu artikli 7 lõikele 2 kutsutakse ühiskomitee kokku hiljemalt kolm kuud enne lepingu kehtivusaja lõppu, et hinnata lepingu jätkamise vajadust ja teha selle kohta otsus.
- (3) Ühiskomitee 16. märtsi 2023. aasta otsusega nr 2/2023¹⁶ pikendati lepingu kehtivust 30. juunini 2024.
- (4) Lepingut muudeti 20. juunil 2024 sõlmitud muutmislepinguga ja pikendati selle kehtivusaega 30. juunini 2025, vaikimisi uuenemisega veel kuue kuu võrra¹⁷. Muutmislepingut on kohaldatud ajutiselt alates sellele allakirjutamise kuupäevast. 17. juunil 2025 võttis Euroopa Parlament vastu nõusoleku muutmislepingu sõlmimise kohta ja 15. juulil 2025 võttis nõukogu vastu otsuse muutmislepingu sõlmimise kohta. Lepingut kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2025.
- (5) Selleks et nii Euroopa Liit kui ka Ukraina saaksid mõlemad kasu lepingu positiivsest mõjust tänu Ukraina ja Euroopa Liidu vahelise autokaubaveo lihtustumisele ning hästi toimivate solidaarsuskoridoride toetamisele Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja olukorras, tuleks pikendada lepingu kehtivust kuni 31. märtsini 2027.
- (6) Ühiskomitee võtab järgmisel koosolekul vastu otsuse lepingu jätkamise vajaduse, sealhulgas lepingu kestuse kohta. Otsus on liidule siduv.
- (7) Seepärast on asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ühiskomitees võetav seisukoht lepingu jätkamise kohta.

¹⁴ ELT L 179, 6.7.2022, lk 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ ELT L 226, 14.9.2023, lk 2.

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

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

- (8) Pidades silmas probleeme ja ebakindlust seoses lepingu võimaliku negatiivse mõjuga mõnele liikmesriigile, algatab komisjon uuringu selle kohta, kuidas mõjutab leping ELi ja riikide autoveosektorit. Leping edasise pikendamise eelduseks peaks olema piisav edasimineku Ukraina õigusaktide vastavusse viimisel ELi autoveoõigustiku asjakohaste turulepääsu- ja sotsiaalnormidega, mida seni ei ole veel üle võetud, ning arvesse tuleks võtta uuringu tulemusi.
- (9) Seepärast peaks liidu nimel lepingu jätkamise, sealhulgas selle kehtivuse suhtes võetav seisukoht põhinema lisatud otsuse eelnõul,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel Euroopa Liidu ja Ukraina vahelise autokaubaveo lepingu (edaspidi „leping“) artikli 7 alusel loodud ühiskomitees seoses lepingu jätkamisega, sealhulgas selle kestusega, võetav seisukoht põhineb ühiskomitee otsuse eelnõul, mis on lisatud käesolevale otsusele.

Väiksemaid muudatusi ühiskomitee otsuse eelnõus võivad liidu esindajad ühiskomitees teha ilma täiendava nõukogu otsuseta.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise kuupäeval.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*