



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. syyskuuta 2025
(OR. en)

12258/25

Toimielinten välinen asia:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. syyskuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖS Euroopan unionin ja Ukrainan välisellä maanteiden tavaraliikennettä koskevalla sopimuksella perustetussa sekakomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2025) 474 final.

Liite: COM(2025) 474 final

Bryssel 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin ja Ukrainan välisellä maanteiden tavaraliikennettä koskevalla sopimuksella perustetussa sekakomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä Lyonissa 29 päivänä kesäkuuta 2022 allekirjoitetulla Euroopan unionin ja Ukrainan välisellä maanteiden tavaraliikennettä koskevalla sopimuksella¹, jäljempänä 'sopimus', perustetussa sekakomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen sen 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Sopimusta on sovellettu väliaikaisesti 29. kesäkuuta 2022 alkaen. Se hyväksyttiin Euroopan unionin puolesta, ja se tuli voimaan 5. joulukuuta 2022². Sekakomitean päätöksellä 2/2023, joka annettiin 16. maaliskuuta 2023, sopimuksen voimassaoloa jatkettiin 30. kesäkuuta 2024 saakka³. Sopimusta muutettiin ja sen voimassaoloa jatkettiin 30. kesäkuuta 2025 saakka Brysselissä 20. kesäkuuta 2024 allekirjoitetulla muutossopimuksella. Voimassaoloa jatkettiin ilman eri toimenpiteitä vielä kuudella kuukaudella⁴, ja siitä lähtien sopimusta on sovellettu väliaikaisesti. Euroopan parlamentti antoi 17. kesäkuuta 2025 hyväksyntänsä muutossopimuksen tekemiselle, ja neuvosto hyväksyi 15. heinäkuuta 2025 päätöksen muutossopimuksen tekemisestä. Sopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, sovelletaan 31. joulukuuta 2025 saakka.

Sopimuksen tarkoituksena on tilapäisesti helpottaa maanteiden tavaraliikennettä Ukrainan ja Euroopan unionin välillä ja niiden kautta myöntämällä lisäoikeuksia Ukrainan ja EU:n väliseen kauttakulkuun ja kuljetukseen Venäjän Ukrainaan kohdistaman laittoman hyökkäyssodan ja sen Ukrainassa kaikille liikennemuodoille aiheuttamien merkittävien häiriöiden seurauksena.

Elokuussa 2023 Ukraina käynnisti uudelleen Mustanmeren kautta kulkevan liikenteen, jota käytetään pääasiassa viljan vientiin mutta jossa muiden kuin maataloustuotteiden kapasiteetti on rajallinen. Turvallisuusongelmat ovat kuitenkin edelleen merkittäviä, eikä tämä reitti ole vielä luotettava vaihtoehto maan laajempiin tuonti- ja vientitarpeisiin vastaamiseksi, mukaan lukien sotilaallisen ja humanitaarisen avun ja/tai polttoaineen toimittaminen.

Tässä yhteydessä rautatie-, maantie- ja sisävesireittejä käyttävistä EU:n ja Ukrainan solidaarisuuskaistoista⁵ on tullut Ukrainan elinehto. Ne mahdollistavat joidenkin maataloustuotteiden viennin, mikä edistää maailmanlaajuisia elintarviketurvaa. Ne ovat edelleen tärkein vaihtoehto muiden ukrainalaisten tavaroiden (esim. rauta ja teräs) viennissä ja kaikkien Ukrainan tarvitsemien tavaroiden tuonnissa (mukaan lukien polttoaine ja humanitaarinen apu). Arvioidaan, että huhtikuussa 2025 solidaarisuuskaistojen osuus Ukrainan muiden kuin maataloustuotteiden viennistä oli 70 prosenttia (Mustanmeren kautta

¹ EUVL L 179, 6.7.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1158/oj.

² Neuvoston päätös (EU) 2022/2435, annettu 5 päivänä joulukuuta 2022, maanteiden tavaraliikennettä koskevan Euroopan unionin ja Ukrainan välisen sopimuksen tekemisestä Euroopan unionin puolesta (EUVL L 319, 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

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

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

vain noin 30 prosenttia) ja Ukrainan viljan, öljysiementen ja niihin liittyvien tuotteiden viennistä noin 20 prosenttia (Mustanmeren kautta noin 80 prosenttia)⁶.

Maantieliikenne on elintärkeää solidaarisuuskaistojen kautta tapahtuvalle EU:n ja Ukrainan väliselle kaupalle. Sillä on erityinen merkitys arvoltaan merkittävälle muulle kuin maataloustuonnille, sillä vuonna 2023 lähes 50 prosenttia tämän tyyppisistä tavaroista tuotiin Ukrainaan maanteitse, ja niiden osuus muun kuin maataloustuonnin kokonaisarvosta oli yli 75 prosenttia.

Sopimuksen soveltamisen ja täytäntöönpanon valvontaa ja seuranta varten perustettiin sekakomitea. Se päättää erityisesti sopimuksen voimassaolon jatkamisesta. Tätä varten sekakomitean on arvioitava sopimuksen voimassaolon jatkamisen tarvetta ja päätettävä siitä viimeistään kolme kuukautta ennen sopimuksen voimassaolon päättymistä eli viimeistään 30. syyskuuta 2025. Sopimuksen 7 artiklan 5 kohdan mukaan sekakomitea hyväksyy päätöksensä yhteisymmärryksellä.

Tämä ehdotus on jatkoa kahdelle keskustelulle, jotka käytiin 17. ja 22. heinäkuuta 2025 neuvoston maaliikennetyöryhmässä komission epävirallisen asiakirjan pohjalta.

- **Sopimuksen vaikutus**

Komission käytettävissä olevat tiedot vahvistavat, että sopimuksella on edelleen keskeinen tehtävä Ukrainan talouden kannalta ja että se on edelleen ratkaisevan tärkeä EU:n viennille Ukrainaan.

- Eurostatin mukaan Ukrainasta maanteitse EU:hun tulevan tuonnin määrä kasvoi merkittävästi sopimuksen voimaantulon jälkeen. Maanteitse tapahtuvan tuonnin määrä Ukrainasta EU:hun kasvoi merkittävästi: vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä se oli 1 800 tuhatta ja vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä 2 945 tuhatta tonnia (kaikki tavarat), eli kasvua tapahtui 64 prosenttia. Sen jälkeen EU:n tuonti Ukrainasta on tasaantunut, ja vuonna 2024 se oli 7 749 tuhatta tonnia. Se on 13 prosenttia enemmän kuin vuonna 2021 (6 869 tuhatta tonnia), ennen Venäjän aloittamaa hyökkäyssotaa. Arvossa laskettuna maanteitse tapahtuva tuonti Ukrainasta EU:hun on kasvanut 12 prosenttia: vuonna 2021 viennin arvo oli 9 006 miljoonaa euroa ja vuonna 2024 jo 10 108 miljoonaa euroa.
- Maanteitse EU:sta Ukrainaan tapahtuvan viennin määrä kasvoi 36 prosenttia: vuoden 2021 kolmannella neljänneksellä se oli 1 797 tuhatta ja vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä 2 446 tuhatta tonnia (kaikki tavarat). Sen jälkeen maanteitse tapahtuva vienti EU:sta Ukrainaan on tasaantunut, ja vuonna 2024 se oli 7 617 tuhatta tonnia. Se on 11 prosenttia enemmän kuin vuonna 2021 (6 873 tuhatta tonnia), ennen Venäjän aloittamaa hyökkäyssotaa. Arvossa laskettuna maanteitse tapahtuva vienti EU:sta Ukrainaan on kasvanut 48 prosenttia: vuonna 2021 viennin arvo oli 22 526 miljoonaa euroa ja vuonna 2024 jo 33 434 miljoonaa euroa.
- Sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen EU:sta maanteitse Ukrainaan suuntautuvan viennin arvo on siis kasvanut nopeammin kuin Ukrainasta tulevan tuonnin, ja kauppataase on 73 prosenttia suurempi vuonna 2024 kuin vuonna 2021 (vuonna 2021 se oli 13 520 miljoonaa euroa ja vuonna 2024 jo 23 326 miljoonaa euroa).

⁶ Lähde: Euroopan komission omat arviot, jotka perustuvat Ukrainan tulliviranomaisten toimittamiin tietoihin.

- Nämä luvut osoittavat, että maantiekapasiteetin optimointi oli ratkaisevan tärkeää EU:n ja Ukrainan välisten vaihtoehtojen käytävien tukemiseksi, mikä on auttanut Ukrainan taloutta ja mahdollistanut tarvittavien tavaroiden kuljettamisen, kun osaa alueen perinteisistä kuljetusreiteistä ei ole voitu käyttää Venäjän Ukrainaa vastaan käynnistämän hyökkäyssodan vuoksi.
- Eurostatin tietojen mukaan nämä myönteiset suuntaukset voidaan vahvistaa kansallisella tasolla lähes kaikissa jäsenvaltioissa ja erityisesti Ukrainan naapurijäsenvaltioissa. Puolasta Ukrainaan maanteitse tapahtuvan viennin arvo oli 85 prosenttia suurempi vuonna 2024 kuin vuonna 2021, kun taas maanteitse tapahtuva tuonti Ukrainasta kasvoi samana aikana 8 prosenttia, minkä seurauksena kauppataase oli 8 237 miljoonaa euroa vuonna 2024. Romaniasta Ukrainaan maanteitse tapahtuvan viennin arvo oli 124 prosenttia suurempi vuonna 2024 kuin vuonna 2021, kun taas maanteitse tapahtuva tuonti Ukrainasta kasvoi samana aikana 15 prosenttia, minkä seurauksena kauppataase oli 677 miljoonaa euroa vuonna 2024. Slovakiasta Ukrainaan maanteitse tapahtuvan viennin arvo oli 106 prosenttia suurempi vuonna 2024 kuin vuonna 2021, kun taas maanteitse tapahtuva tuonti Ukrainasta kasvoi samana aikana 31 prosenttia, minkä seurauksena kauppataase oli 803 miljoonaa euroa vuonna 2024. Vain Unkarissa kauppataase on supistunut hieman, sillä maanteitse tapahtuvan viennin arvo laski 17 prosenttia vuodesta 2021 vuoteen 2024 ja maanteitse tapahtuva tuonti väheni samana aikana 22 prosenttia, mikä johti 90 miljoonan euron negatiiviseen kauppataaseeseen vuonna 2024.
- Maantieliikenteen merkitys käy ilmi myös siitä, että 80 prosenttia Ukrainaan EU:sta tuodusta polttoaineesta kuljetettiin maanteitse. EU:sta Ukrainaan tuoduista lääkkeistä noin 70 prosenttia kuljetettiin maanteitse, ja noin 80 prosenttia kaikista lääketuonnista Ukrainaan tapahtui maanteitse EU:n kautta. Maakäytävät ovat siis edelleen olennaisen tärkeitä viljan lisäksi myös kaikkien muiden Ukrainan tarvitsemien ja viemien tuotteiden kannalta.
- Ukraina perusti elokuussa 2023 Mustallemerelle vaihtoehtoisen käytävän, jota käytetään pääasiassa viljan vientiin. Tämä käytävä on kuitenkin edelleen Venäjän hyökkäysten kohteena. Käytävän kapasiteetin arvioidaan olevan noin 100 miljoonaa tonnia vuodessa, mutta ennen sotaa Mustanmeren kapasiteetti oli 150 miljoonaa tonnia vuodessa. Huhtikuussa 2025 Ukrainan vienti Mustanmeren kautta oli noin 4,6 miljoonaa tonnia, ja se koostui noin 3,2 miljoonasta tonnista maataloustuotteita ja noin 1,4 miljoonasta tonnista muita kuin maataloustuotteita. Ukrainan tuonniksi Mustanmeren kautta huhtikuussa 2025 sen sijaan arvioitiin vain noin 0,7 miljoonaa tonnia⁷. Vaikka tällä vaihtoehtoisella Mustanmeren käytävällä on tärkeä merkitys viljan viennissä, sillä ei voida korvata maantiekuljetuksia kaikkien tavaroiden osalta, etenkin silloin kun on kyse EU:sta Ukrainaan suuntautuvasta tuonnista. Lisäksi maantieliikenne on joustavampi ja luotettavampi vaihtoehto kuin muut liikennemuodot, erityisesti korkean lisäarvon tavaroiden osalta.
- Saatavilla olevat tiedot viittaavat siihen, että Ukrainan rajan ylittävien EU:n maantieliikenteen harjoittajien määrä on vähentynyt vuosi vuodelta (370 000 vuonna 2021, 345 000 vuonna 2022, 303 000 vuonna 2023 ja 203 000 vuonna 2024)⁸. Jotkin jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet, että niiden alueelle sijoittautuneiden tavaraliikenteen

⁷ Lähde: Euroopan komission omat arviot, jotka perustuvat Ukrainan tulliviranomaisten toimittamiin tietoihin.

⁸ Lähde: Ukrainan viranomaisten toimittamat tiedot.

harjoittajien markkinaosuus on pienentynyt verrattuna Ukrainaan sijoittautuneisiin maantieliikenteen harjoittajiin EU:n ja Ukrainan välisen maantiekaupan määrän osalta. Nämä jäsenvaltiot väittävät, että tämä johtuu ukrainalaisten liikenteenharjoittajien alhaisemmista toimintakustannuksista. Useat muut tekijät ovat kuitenkin saattaneet vaikuttaa tähän pienentymiseen. Sota on vaikeuttanut EU:n liikenteenharjoittajien toimintaa Ukrainassa erityisesti siksi, että EU:n liikenteenharjoittajat ovat haluttomia menemään tiettyihin etulinjaa lähellä oleviin Ukrainan osiin ja koska niiden on vaikea saada vakuutuksia sotaan liittyvien riskien kattamiseksi. Lisäksi Ukrainasta ja Ukrainaan suuntautuvat maantiekuljetukset muodostavat keskimäärin vain pienen osan EU:n liikenteenharjoittajien liiketoiminnasta. Tämä pätee myös Ukrainan naapurijäsenvaltioihin. Näin ollen, vaikka markkinavaikutukset voivat tuntua paikallisella tasolla, komissiolla ei ole näyttöä siitä, että sopimus olisi vääristänyt merkittävästi jäsenvaltioiden maantieliikennemarkkinoita.

3. SOPIMUKSEN VOIMASSAOLON JATKAMINEN

• Sekakomitea

Sopimuksen 7 artiklalla perustettiin sekakomitea seuraamaan ja valvomaan sopimuksen soveltamista ja täytäntöönpanoa sekä tarkastelemaan määräajoin sopimuksen toimivuutta suhteessa sen tavoitteisiin. Tämän määräyksen mukaan sekakomitea koostuu osapuolten edustajista. Se tekee päätöksensä yksimielisesti, ja päätökset sitovat osapuolia.

Sekakomitea kutsutaan 7 artiklan 2 kohdan mukaan koolle viimeistään kolme kuukautta ennen sopimuksen voimassaolon päättymistä, jotta voidaan arvioida sopimuksen voimassaolon jatkamisen tarvetta ja tehdä päätös sen jatkamisesta, mukaan lukien jatkamisen kestosta.

• Suunniteltu sekakomitean säädös

Sekakomitean olisi tehtävä 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti päätös sopimuksen voimassaolon jatkamisesta 31. maaliskuuta 2027 saakka.

Voimassaolon jatkamiseen on monia syitä:

- Ensinnäkin sopimuksen seuranta on osoittanut, että se on keskeinen osa solidaarisuuskaistoja, sillä se on ollut Ukrainan talouden elinehto paitsi maataloustuotteiden viennissä myös muiden ukrainalaisten tuotteiden viennin helpottamisessa.
- Toiseksi sopimus on ratkaisevalla tavalla auttanut varmistamaan, että Ukraina voi tuoda tarvitsemiaan tavaroita ja palveluita, kuten polttoainetta ja humanitaarista apua. Tältä osin se on ollut keskeisessä asemassa EU:n Ukrainaan suuntautuvan viennin voimakkaassa kasvussa ja tuonut taloudellista hyötyä unionille ja sen jäsenvaltioille. Se voi myös auttaa erityisesti naapurijäsenvaltioita korvaamaan EU:n pakotteiden vuoksi romahtanutta vientiä Venäjälle.
- Kolmanneksi EU:n ja Ukrainan välisen maanteitse tapahtuvan kaupan lisääntyminen osoittaa, että sopimus on ja tulee olemaan ratkaisevan tärkeä Ukrainan ja sen jälleenrakennustoimien tukemisessa Venäjän hyökkäyssodan yhteydessä.
- Neljänneksi komissio ei ole havainnut sopimuksesta johtuvia merkittäviä häiriöitä EU:n tavaraliikennemarkkinoilla. Sopimuksesta johtuva mahdollinen ukrainalaisten liikenteenharjoittajien EU:ssa harjoittama epäreilu kilpailu on vähäistä, koska

ukrainalaisille liikenteenharjoittajille myönnetään EU:n jäsenvaltioihin sijoittautuneita liikenteenharjoittajia rajoitetumpi pääsy markkinoille. Sopimuksessa sallitaan vain kahdenvälinen kauppa ja kauttakulku, kun taas kolmansien maiden välinen kauppa ja kabotaasiliikenne ovat kiellettyjä. Lisäksi Ukrainasta ja Ukrainaan suuntautuvat maantiekuljetukset muodostavat keskimäärin vain pienen osan EU:n liikenteenharjoittajien liiketoiminnasta. Näin ollen, vaikka paikallisella tai alueellisella tasolla voi näkyä markkinavaikutuksia, jotka vaativat tarkempaa seurantaa, ei ole kuitenkaan näyttöä siitä, että sopimus olisi vääristänyt merkittävästi maantieliikennemarkkinoita EU:ssa tai edes kansallisella tasolla.

- Viidenneksi sopimukseen vuonna 2024 tehdyillä muutoksilla on vahvistettu merkittävästi sen täytäntöönpanoa ja luotu oikeudellinen kehys, joka mahdollistaa tehokkaan valvonnan ja väärinkäytösten ehkäisemisen. Sopimuksen 7 a artiklalla perustetun sopimuksen käytännön täytäntöönpanoa käsittelevän tilapäisen työryhmän kokoukset pidettiin 24. maaliskuuta ja 25. kesäkuuta 2025. Sopimuksen täytäntöönpanon seurannassa ei havaittu merkittäviä sääntöjen noudattamatta jättämisistä tai väärinkäytöksiä. Erityisesti on todettava, että sopimuksen 5 a artiklassa määrätyn kuljettajia koskevan velvollisuuden, jonka mukaan lupa on pidettävä mukana ajoneuvossa, täytäntöönpano ei aiheuttanut merkittäviä vaikeuksia, ja ukrainalaisten liikenteenharjoittajien lupiin sisältyvä QR-koodi mahdollistaa niiden olemassaolon ja voimassaolon tehokkaan tarkastamisen. Vaikuttaa siltä, että sopimuksen 5 c artiklassa vahvistettua tarralla varustamista koskevaa velvoitetta noudatetaan hyvin. Yksi jäsenvaltio ilmoitti merkittävästä määrästä rikkomisia, jotka koskevat sopimuksen 5 d artiklan mukaisia maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien velvoitteita. Tapauksiin sovelletaan tällä hetkellä Ukrainassa asianomaisten liikenteenharjoittajien myötävaikutuksella tarvittavia menettelyjä mahdollisten tarvittavien jatkotoimenpiteiden hyväksymiseksi. Tähän mennessä yksikään näistä tapauksista ei ole johtanut siihen, että ukrainalaisilta maanteiden tavaraliikenteen harjoittajilta olisi evätty mahdollisuus käyttää sopimuksessa vahvistettuja oikeuksiaan 5 d artiklan 3 kohdan mukaisesti. Jäsenvaltiot eivät myöskään ilmoittaneet täytäntöönpano-ongelmista, jotka liittyvät sopimuksen 5 b artiklan mukaiseen velvoitteeseen pitää mukana tiettyjä asiakirjoja esitettäväksi maantieliikennepalvelujen valvontaa varten tehtävissä tienvarsitarkastuksissa tai sopimuksen 5 e artiklan mukaiseen keskinäistä avunantoa koskevaan lausekkeeseen.

Sopimuksen jatkaminen 31. maaliskuuta 2027 saakka on tarpeen myös siksi, että alkuperäisen sopimuksen tekemisen perusteena olleet olosuhteet ovat edelleen voimassa. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan ei ole päättynyt, ja sopimuksella olisi tärkeä merkitys myös Ukrainan jälleenrakennustoimien tukemisessa, jos aikaan saadaan tulitauko tai rauhanprosessi.

Kaksi Ukrainan rajanaapureina olevaa jäsenvaltiota on edelleen vedonnut maantiekuljetusalaan kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin, ja kaksi muuta jäsenvaltiota tukee tätä väitettä. Tällä hetkellä ei ole saatavilla tietoja, joiden avulla voitaisiin arvioida, kuinka suuri ongelma on, missä määrin se on seurausta sopimuksesta ja mitä korjaavia toimenpiteitä voitaisiin tehdä. Sopimuksen voimassaolon jatkamisessa olisi sen vuoksi otettava huomioon tulokset selvityksestä, jossa tarkastellaan sopimuksen vaikutusta maantiekuljetusalaan EU:ssa ja kansallisella tasolla. Selvitys olisi toimitettava komissiolle ennen kuin sopimuksen voimassaolo päättyy 31. maaliskuuta 2027. Tämä selvitys koskee kaikkia 27:ää jäsenvaltiota, mutta siinä kiinnitetään erityistä huomiota niihin jäsenvaltioihin, jotka todennäköisesti kohtaavat suoraa kilpailua ukrainalaisten liikenteenharjoittajien taholta. Erityishuomiota kiinnitetään Ukrainan rajanaapureihin (Puola, Slovakia, Unkari ja Romania) mutta myös

jäsenvaltioihin, joihin voi kohdistua suurempia vaikutuksia kuin muihin jäsenvaltioihin, vaikka niillä ei ole yhteistä rajaa Ukrainan kanssa (Viro, Latvia, Liettua, Tšekki, Slovenia, Kroatia ja Bulgaria). Ukrainan rajanaapureita olevien jäsenvaltioiden osalta tarkastellaan myös mahdollisia alueellisia ja paikallisia vaikutuksia ja vaikutuksia tiettyihin liikenteenharjoittajaryhmiin. Selvityksessä kuvataan erityisesti EU:n ja Ukrainan liikenteenharjoittajien asemaa maanteitse tapahtuvassa tavaraliikenteessä EU:n ja Ukrainan välillä, verrataan sitä sotaa edeltävään tilanteeseen, selitetään mahdollisten muutosten syyt, ja arvioidaan näiden muutosten vaikutuksia. Lisäksi selvityksessä tuodaan esille korjaavia toimia EU:n toimijoiden etujen suojaamiseksi mahdollisesti havaituilta kielteisiltä vaikutuksilta. Mahdollisia toimintatapoja voivat olla sopimuksen voimassaolon päättäminen ja sen mahdollinen korvaaminen muilla asianmukaisilla Ukrainaa tukevilla toimenpiteillä.

Jotta voidaan vastata joidenkin jäsenvaltioiden esittämiin huolenaiheisiin, jotka koskevat EU:n ja Ukrainan maanteitse tapahtuvan tavaraliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä (ks. edellä), Ukrainan lainsäädännön varhainen mukauttaminen joihinkin EU:n tieliikennesäännösten keskeisiin osiin sisällytetään osaksi etenemissuunnitelmaa, josta sovitaan Ukrainan hallinnon kanssa ja jota komissio valvoo. Edistymisen otetaan huomioon, kun myöhemmin päätetään sopimuksen voimassaolon jatkamisesta. Tämä koskee erityisesti tieliikennesäännösten sosiaalista pilariaa (ajoajat, tauot ja lepoajat sekä työajat), älykkäiden ajopiirtureiden version 2 varhaista käyttöönottoa ja tieliikennesäännösten markkinapilaria (EU:n vaatimukset täyttävien maantiekuljetusyritysten kansallisen sähköisen rekisterin perustaminen, sijoittautumista koskevat edellytykset) liitteenä olevan sekakomitean päätösluonnoksen lisäyksen mukaisesti. Nämä velvoitteet valittiin, koska ne ovat osa säännöstöä, jota Ukraina ei ole vielä saattanut osaksi kansallista lainsäädäntöään ja lisäksi keskeisiä tasapuolisten toimintaedellytysten luomiseksi EU:n ja Ukrainan välille sopimuksen puitteissa (markkinoille pääsyä koskevat säännöt ja sosiaaliset säännöt). Tätä olisi tarkasteltava ottaen huomioon meneillään olevat liittymisneuvottelut⁹.

Tämä ehdotus perustuu ehdotukseen Euroopan unionin puolesta Euroopan unionin ja Moldovan tasavallan välisellä maanteiden tavaraliikennettä koskevalla sopimuksella¹⁰ perustetussa sekakomiteassa otettavasta kannasta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen¹¹. Kyseinen ehdotus koskee Moldovan tasavallan kanssa tehdyn sopimuksen, jonka unioni allekirjoitti 29. kesäkuuta 2022¹² ja jonka voimassaoloa jatkettiin 31. joulukuuta 2025 saakka¹³, voimassaolon jatkamista 18 kuukaudella.

4. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

Unionin puolesta otettavan kannan olisi oltava tämän ehdotuksen liitteenä olevan sekakomitean päätösluonnoksen mukainen.

5. OIKEUSPERUSTA

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään neuvoston päätöksistä "sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava

⁹ EUCO 20/23.

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

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² EUVL L 226, 14.9.2023, s. 1.

¹³ EUVL L 2024/1266, 30.4.2024.

säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

Ilmaisu ”säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia” kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla.

Sekakomitea on sopimuksella eli Euroopan unionin ja Ukrainan välisellä maanteiden tavaraliikennettä koskevalla sopimuksella perustettu elin.

Sopimuksen voimassaolon jatkamista koskeva suunniteltu päätös, joka sekakomitean on määrä antaa, on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia. Se on sitova kansainvälisen oikeuden nojalla sopimuksen 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Suunnitellulla säädöksellä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita. Sen vuoksi ehdotetun neuvoston päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta, eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät tieliikenteeseen. Ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on sen vuoksi SEUT-sopimuksen 91 artikla.

6. SUUNNITELLUN SÄÄDÖKSEN JULKAISEMINEN

Sekakomitean päätös on aiheellista julkaista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* sen jälkeen, kun se on hyväksytty

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin ja Ukrainan välisellä maanteiden tavaraliikennettä koskevalla sopimuksella perustetussa sekakomiteassa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Unioni allekirjoitti Euroopan unionin ja Ukrainan välisen maanteiden tavaraliikennettä koskevan sopimuksen¹⁴, jäljempänä 'sopimus', 29 päivänä kesäkuuta 2022, ja se astui voimaan 5 päivänä joulukuuta 2022¹⁵.
- (2) Sopimuksen 7 artiklan 1 kohdalla perustetaan sekakomitea valvomaan ja seuraamaan sopimuksen soveltamista ja täytäntöönpanoa sekä tarkastelemaan säännöllisesti sopimuksen toimivuutta suhteessa sen tavoitteisiin. Sopimuksen 7 artiklan 2 kohdan nojalla sekakomitea kutsutaan koolle viimeistään kolme kuukautta ennen sopimuksen voimassaolon päättymistä, jotta voidaan arvioida sopimuksen voimassaolon jatkamisen tarvetta ja tehdä päätös sen jatkamisesta.
- (3) Sekakomitean päätöksellä 2/2023¹⁶, joka annettiin 16 päivänä maaliskuuta 2023, sopimuksen voimassaoloa jatkettiin 30 päivään kesäkuuta 2024.
- (4) Sopimusta muutettiin ja sen voimassaoloa jatkettiin 30 päivään kesäkuuta 2025 saakka 20 päivänä kesäkuuta 2024 allekirjoitetulla muutossopimuksella. Voimassaoloa jatkettiin ilman eri toimenpiteitä vielä kuudella kuukaudella¹⁷. Muutossopimusta on sovellettu väliaikaisesti sen allekirjoituspäivästä alkaen. Euroopan parlamentti antoi 17 päivänä kesäkuuta 2025 hyväksyntänsä muutossopimuksen tekemiselle, ja neuvosto hyväksyi 15 päivänä heinäkuuta 2025 päätöksen muutossopimuksen tekemisestä. Sopimusta sovelletaan 31. joulukuuta 2025 saakka.
- (5) Jotta sekä Euroopan unioni että Ukraina voisivat edelleen hyötyä sopimuksen myönteisistä vaikutuksista, jotka liittyvät maanteiden tavaraliikenteen helpottamiseen Ukrainan ja Euroopan unionin välillä ja niiden kautta sekä solidaarisuuskaistojen hyvän toiminnan tukemiseen Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan aiheuttamissa olosuhteissa, sopimuksen voimassaoloa olisi jatkettava 31 päivään maaliskuuta 2027.

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

¹⁵ EUVL L 226, 14.9.2023, s. 2.

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

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

- (6) Sekakomitean on määrä hyväksyä seuraavassa kokouksessaan päätös tarpeesta jatkaa sopimuksen voimassaoloa sekä jatkamisen kestosta. Kyseinen päätös sitoo unionia.
- (7) Siksi on tarpeellista vahvistaa sekakomiteassa unionin puolesta otettava kanta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen.
- (8) Kun otetaan huomioon, että sopimuksesta joihinkin jäsenvaltioihin kohdistuviin mahdollisiin kielteisiin vaikutuksiin liittyy huolenaiheita ja epävarmuustekijöitä, komissio käynnistää selvityksen sopimuksen vaikutuksista maantiekuljetusalaan EU:ssa ja kansallisella tasolla. Sopimuksen voimassaolon myöhemmän jatkamisen edellytyksenä olisi oltava tyydyttävä edistyminen Ukrainan lainsäädännön mukauttamisessa markkinoille pääsyä ja sosiaalisia näkökohtia koskevaan EU:n tieliikennesäännöstöön, jota ei ole vielä saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja siinä olisi otettava huomioon selvityksen tulokset.
- (9) Sen vuoksi unionin kannan sopimuksen voimassaolon jatkamiseen, mukaan lukien sen keston, olisi perustuttava liitteenä olevaan päätösluonnokseen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Euroopan unionin ja Ukrainan välisen maanteiden tavaraliikennettä koskevan sopimuksen, jäljempänä 'sopimus', 7 artiklalla perustetussa sekakomiteassa unionin puolesta otettava kanta sopimuksen voimassaolon jatkamiseen, mukaan lukien sen keston, perustuu tämän päätöksen liitteenä olevaan sekakomitean päätösluonnokseen.

Unionin edustajat sekakomiteassa voivat sopia vähäisistä muutoksista sekakomitean päätösluonnokseen ilman uutta neuvoston päätöstä.

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*