

Bruxelles, 1. rujna 2025.
(OR. en)

12258/25

**Međuinstitucijski predmet:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	1. rujna 2025.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora osnovanog Sporazumom između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta u pogledu produljenja Sporazuma

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2025) 474 final.

Priloženo: COM(2025) 474 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.9.2025.
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

**o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora
osnovanog Sporazumom između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta
u pogledu produljenja Sporazuma**

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se Prijedlog odnosi na odluku kojom se utvrđuje stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u okviru Zajedničkog odbora osnovanog Sporazumom između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta, potpisanim u Lyonu 29. lipnja 2022.¹ (dalje u tekstu „Sporazum”), u pogledu produljenja tog sporazuma u skladu s njegovim člankom 7. stavkom 2.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Sporazum se privremeno primjenjuje od 29. lipnja 2022. Odobren je u ime Europske unije i stupio je na snagu 5. prosinca 2022.² Odlukom br. 2/2023 Zajedničkog odbora od 16. ožujka 2023. produljen je do 30. lipnja 2024.³ Sporazumom o izmjeni potpisanim u Bruxellesu 20. lipnja 2024. izmijenjen je i produljen do 30. lipnja 2025., nakon čega je prešutno produljen za još šest mjeseci⁴ te se od tada privremeno primjenjuje. Europski parlament 17. lipnja 2025. donio je suglasnost za sklapanje Sporazuma o izmjeni, a Vijeće je 15. srpnja 2025. donijelo odluku o sklapanju Sporazuma o izmjeni. Sporazum kako je izmijenjen primjenjuje se do 31. prosinca 2025.

Cilj je Sporazuma privremeno olakšati cestovni prijevoz tereta između i preko Ukrajine i Europske unije dodjelom dodatnih prava tranzita i prijevoza robe između Ukrajine i EU-a nakon nezakonite agresije Rusije na Ukrajinu i znatnih poremećaja koje je to uzrokovalo u svim vrstama prijevoza u Ukrajini.

Ukrajina je od kolovoza 2023. ponovno pokrenula promet Crnim morem, uglavnom za izvoz žitarica, ali s ograničenim kapacitetom za nepoljoprivredne proizvode. Međutim, sigurnost je i dalje ugrožena i ta ruta još nije pouzdana alternativa za zadovoljavanje širih potreba Ukrajine za uvozom i izvozom, uključujući pružanje vojne i humanitarne pomoći i/ili goriva.

U tom su kontekstu koridori solidarnosti između EU-a i Ukrajine⁵, koji se odvijaju željeznicom, cestom i unutarnjim plovnim putovima, postali spasonosno rješenje za Ukrajinu jer omogućuju izvoz nekih poljoprivrednih proizvoda, ali i doprinose globalnoj sigurnosti opskrbe hranom. I dalje su glavna opcija za izvoz druge ukrajinske robe (npr. željezo, čelik) i za uvoz sve robe koja je Ukrajini potrebna (uključujući gorivo i humanitarnu pomoć). Procjenjuje se da su koridori solidarnosti u travnju 2025. činili 70 % ukrajinskog izvoza nepoljoprivrednih proizvoda (u usporedbi s oko 30 % preko Crnog mora) i oko 20 % ukrajinskog izvoza žitarica, uljarica i srodnih proizvoda (u usporedbi s oko 80 % preko Crnog mora)⁶.

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

² Odluka Vijeća (EU) 2022/2435 od 5. prosinca 2022. o sklapanju, u ime Europske unije, Sporazuma između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta (SL L 319, 13.12.2022., str. 5., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ SL 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_hr

⁶ Izvor: Vlastite procjene Europske komisije na temelju podataka koje je dostavila ukrajinska Carinska služba.

Cestovni koridori solidarnosti ključni su za trgovinu između EU-a i Ukrajine. Posebno su važni za vrijedan nepoljoprivredni uvoz jer je 2023. gotovo 50 % te vrste robe, odnosno više od 75 % vrijednosti uvoza nepoljoprivrednih proizvoda, u Ukrajinu uvezeno cestom.

Zajednički odbor osnovan je radi nadzora i praćenja primjene i provedbe Sporazuma. On konkretno odlučuje o produljenju Sporazuma, što procjenjuje i o čemu donosi odluku najkasnije tri mjeseca prije isteka Sporazuma, odnosno najkasnije 30. rujna 2025. U skladu s člankom 7. stavkom 5. tog Sporazuma Zajednički odbor odluke donosi konsenzusom.

Ovaj Prijedlog uslijedio je nakon dviju rasprava koje je Radna skupina za kopneni promet u okviru Vijeća održala 17. i 22. srpnja 2025. na temelju neslužbenog dokumenta Komisije.

- **Učinci Sporazuma**

Podaci dostupni Komisiji potvrđuju da Sporazum i dalje ima ključnu funkciju za ukrajinsko gospodarstvo i izvoz iz EU-a u Ukrajinu.

- Prema podacima Eurostata obujam cestovnog uvoza u EU iz Ukrajine znatno se povećao nakon stupanja Sporazuma na snagu. Uvoz u EU iz Ukrajine cestovnim putem povećao se za 64 %, s 1800 tisuća tona u trećem tromjesečju 2021. na 2945 tisuća tona u trećem tromjesečju 2022. (sva roba). Uvoz u EU iz Ukrajine u međuvremenu se stabilizirao te je 2024. dosegno 7749 tisuća tona, što je 13 % više od 6869 tisuća tona 2021., prije početka agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine. U smislu vrijednosti uvoz u EU iz Ukrajine cestovnim putem povećao se za 12 %, s 9006 milijuna EUR u 2021. na 10 108 milijuna EUR u 2024.
- Prema podacima Eurostata obujam izvoza iz EU-a u Ukrajinu cestovnim putem povećao se za 36 %, s 1797 tisuća tona u trećem tromjesečju 2021. na 2446 tisuća tona u trećem tromjesečju 2022. (sva roba). Ukupni izvoz iz EU-a prema Ukrajini cestovnim putem u međuvremenu se stabilizirao te je 2024. dosegno 7617 tisuća tona, što je 11 % više od 6,873 tisuće tona 2021., prije početka agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine. U smislu vrijednosti izvoz iz EU-a u Ukrajinu povećao se za 48 %, s 22 526 milijuna EUR u 2021. na 33 434 milijuna EUR u 2024.
- To znači da se vrijednost izvoza iz EU-a u Ukrajinu cestovnim putem od potpisivanja Sporazuma povećala više nego uvoz iz Ukrajine, što je 2024. dovelo do 73 % veće trgovinske bilance u odnosu na 2021. (povećanje s 13 520 milijuna EUR u 2021. na 23 326 milijuna EUR u 2024.).
- Te brojke pokazuju da je optimizacija cestovnih kapaciteta bila ključna za alternativne koridore između EU-a i Ukrajine te je pomogla ukrajinskom gospodarstvu i omogućila potreban prijevoz robe koja mu je potrebna u situaciji u kojoj su tradicionalni prometni pravci u regiji postali nedostupni zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine.
- Podaci Eurostata pokazuju da se ti pozitivni trendovi očituju i na nacionalnoj razini gotovo svih država članica, a posebno onih koje graniče s Ukrajinom. Vrijednost poljskog izvoza u Ukrajinu cestovnim putem 2024. bila je 85 % viša nego 2021., dok se cestovni uvoz iz Ukrajine u istom razdoblju povećao za 8 %, što je 2024. dovelo do pozitivne trgovinske bilance od 8237 milijuna EUR. Vrijednost rumunjskog izvoza u Ukrajinu cestovnim putem 2024. bila je 124 % viša nego 2021., dok se cestovni uvoz iz Ukrajine u istom razdoblju povećao za 15 %, što je 2024. dovelo do pozitivne trgovinske bilance od 677 milijuna EUR. Vrijednost slovačkog izvoza u Ukrajinu cestovnim putem 2024. bila je 106 % viša nego 2021., dok se cestovni uvoz

iz Ukrajine u istom razdoblju povećao za 31 %, što je 2024. dovelo do pozitivne trgovinske bilance od 803 milijuna EUR. Samo je Mađarska zabilježila blagi pad trgovinske bilance jer se od 2021. do 2024. vrijednost njezina izvoza cestovnim putem smanjila za 17 %, a uvoza za 22 %, što je 2024. dovelo do negativne trgovinske bilance od 90 milijuna EUR.

- Važnost cestovnog prijevoza potvrđuje i podatak da je 80 % ukrajinskog uvoza goriva iz EU-a prevezeno cestom. Cestovnim putem u Ukrajinu se uvozi i oko 70 % farmaceutskih proizvoda iz EU-a, a oko 80 % cjelokupnog ukrajinskog uvoza farmaceutskih proizvoda prevezeno je cestom kroz EU. Kopneni koridori stoga su i dalje ključni, i to ne samo za žitarice, već i za sve druge proizvode koji su Ukrajini potrebni ili koje izvozi.
- Ukrajina je u kolovozu 2023. uspostavila alternativni koridor u Crnom moru koji uglavnom služi za izvoz žitarica. Međutim, on je i dalje izložen ruskim napadima. Procjenjuje se da njegov kapacitet iznosi oko 100 milijuna tona godišnje, dok je kapacitet izvoza preko Crnog mora prije rata iznosio 150 milijuna tona godišnje. U travnju 2025. ukrajinski izvoz preko Crnog mora iznosio je oko 4,6 milijuna tona, uključujući oko 3,2 milijuna tona poljoprivrednih proizvoda i oko 1,4 milijuna tona nepoljoprivredne robe, dok se ukrajinski uvoz preko Crnog mora u travnju 2025. procjenjuje na oko 0,7 milijuna tona⁷. Taj alternativni Crnomorski koridor vrijedan je za izvoz žitarica, ali ne može zamijeniti cestovni prijevoz za svu ostalu robu, posebno u kontekstu ukrajinskog uvoza iz EU-a. Osim toga, cestovni prijevoz fleksibilnija je i pouzdanija alternativa od drugih načina prijevoza, posebno za robu visoke dodane vrijednosti.
- Dostupni podaci upućuju na to da se broj cestovnih prijevoznika iz EU-a koji prelaze ukrajinsku granicu smanjio s 370 000 u 2021. i 345 000 u 2022. na 303 000 u 2023. i 203 000 u 2024.⁸ Neke države članice izvijestile su da su cestovni prijevoznici s poslovnim nastanom na njihovu državnom području izgubili tržišni udio u smislu obujma trgovine cestovnim putem između EU-a i Ukrajine u odnosu na cestovne prijevoznike s poslovnim nastanom u Ukrajini. Te države članice tvrde da je to posljedica nižih operativnih troškova ukrajinskih prijevoznika. Tom su smanjenju mogli doprinijeti i neki drugi čimbenici. Naime, rat je prijevoznicima iz EU-a otežao poslovanje u Ukrajini, pogotovo zato što nevoljko odlaze u dijelove Ukrajine koji su bliži prvoj liniji bojišnice, a osiguranje im često ne pokriva rizike povezane s ratom. Nadalje, cestovni prijevoz iz Ukrajine i u nju u prosjeku čini samo mali udio u poslovanju prijevoznika iz EU-a, čak i onih iz država članica koje graniče s Ukrajinom. Stoga, iako se utjecaj na tržište može osjetiti na lokalnoj razini, Komisija nema dokaza da je Sporazum uzrokovao znatno narušavanje tržišta cestovnog prijevoza u državama članicama.

3. PRODULJENJE SPORAZUMA

- **Zajednički odbor**

Člankom 7. Sporazuma osnovan je Zajednički odbor radi nadzora i praćenja primjene i provedbe Sporazuma te periodičnog preispitivanja njegova funkcioniranja s obzirom na

⁷ Izvor: Vlastite procjene Europske komisije na temelju podataka koje je dostavila ukrajinska Carinska služba.

⁸ Izvor: Podaci koje su dostavila ukrajinska tijela.

njegove ciljeve. U skladu s tom odredbom Zajednički odbor čine predstavnici stranaka. Njegove se odluke donose konsenzusom i obvezujuće su za stranke.

U skladu s člankom 7. stavkom 2. Zajednički odbor saziva se najkasnije tri mjeseca prije isteka Sporazuma kako bi procijenio i odlučio o potrebi za produljenjem Sporazuma i njegovu trajanju.

- **Predviđeni akt Zajedničkog odbora**

Zajednički odbor trebao bi u skladu s člankom 7. stavkom 2. Sporazuma donijeti odluku o produljenju Sporazuma do 31. ožujka 2027.

Razlozi za produljenje mnogobrojni su:

- Prvo, u okviru praćenja Sporazuma pokazalo se da ima ključnu ulogu za koridor solidarnosti i da predstavlja spasonosno rješenje za ukrajinsko gospodarstvo jer omogućuje izvoz poljoprivrednih proizvoda i olakšava izvoz nepoljoprivrednih proizvoda.
- Drugo, Sporazum je ključan i kako bi Ukrajina imala pristup potrebnom uvozu, među ostalim goriva i humanitarne pomoći. U tom je pogledu imao važnu ulogu u porastu izvoza iz EU-a u Ukrajinu, što je donijelo gospodarsku dobit Uniji i njezinim državama članicama. Osim toga, može doprinijeti uravnoteženju pada izvoza, posebno susjednih država članica, u Rusiju koji je posljedica sankcija EU-a.
- Treće, povećanje cestovne trgovine između EU-a i Ukrajine pokazuje da je Sporazum ključan i da će ostati ključan za potporu Ukrajini i njezinoj obnovi u kontekstu ruske ratne agresije.
- Četvrto, Komisija nije utvrdila veće poremećaje na tržištu prijevoza tereta u EU-u koji bi bili posljedica Sporazuma. Moguće nepošteno tržišno natjecanje ukrajinskih prijevoznika unutar EU-a koje proizlazi iz Sporazuma ograničeno je jer se tim prijevoznicima dodjeljuju samo ograničena prava pristupa tržištu u usporedbi s pravima koja uživaju prijevoznici s poslovnim nastanom u državama članicama EU-a. Naime, na temelju Sporazuma dopušteni su samo bilateralna trgovina i provoz, dok su prekogranična trgovina i kabotaža zabranjeni. Nadalje, cestovni prijevoz iz Ukrajine i u nju u prosjeku čini samo mali udio u poslovanju prijevoznika iz EU-a. Stoga, iako se utjecaj na tržište može osjetiti na lokalnoj ili regionalnoj razini, što je potrebno pobliže pratiti, nema dokaza da je Sporazum uzrokovao znatno narušavanje tržišta cestovnog prijevoza na razini EU-a ili nacionalnoj razini.
- Peto, izmjenama Sporazuma iz 2024. znatno je poboljšana njegova provedba jer je uspostavljen pravni okvir koji omogućuje djelotvorne kontrole i sprečavanje zlouporaba. *Ad hoc* radna skupina za praktičnu provedbu Sporazuma, osnovana na temelju njegova članka 7.a, sastala se 24. ožujka i 25. lipnja 2025. U okviru praćenja Sporazuma nije utvrđeno nijedno veće pitanje neusklađenosti ili zlouporabe. Konkretno, provedba obveze iz članka 5.a Sporazuma, u skladu s kojom vozači moraju nositi dozvolu u vozilu, nije uzrokovala znatne poteškoće, a QR kôd uključen u dozvole koje nose ukrajinski prijevoznici omogućuje učinkovitu provjeru jesu li dozvole izdane i valjane. Čini se da se obveza nošenja naljepnice iz članka 5.c Sporazuma dobro poštuje. Kad je riječ o provedbi mjera iz članka 5.d Sporazuma potrebnih kako bi se zajamčilo da prijevoznici u cestovnom prijevozu tereta ispunjavaju svoje obveze, jedna država članica prijavila je znatan broj povreda, koje su trenutačno predmet potrebnih postupaka u Ukrajini za moguće donošenje svih potrebnih daljnjih mjera te u njima sudjeluju predmetni prijevoznici. Do danas

nijedna od tih prijava nije dovela do oduzimanja ukrajinskim prijevoznicima u cestovnom prijevozu tereta mogućnosti korištenja prava utvrđenih u Sporazumu u skladu s njegovim člankom 5.d stavkom 3. Naposljetku, države članice nisu prijavile probleme u provedbi obveze nošenja određenih dokumenata tijekom provjera na cesti radi kontrole usluga cestovnog prijevoza u skladu s člankom 5.b Sporazuma ili provedbe odredbe o uzajamnoj pomoći iz članka 5.e Sporazuma.

Nadalje, neophodno je produljiti primjenu sporazuma do 31. ožujka 2027. jer su i dalje prisutni uvjeti kojima je opravdano sklapanje izvornog sporazuma. Agresivni rat Rusije protiv Ukrajine nije okončan, a Sporazum će biti ključan za pomoć u obnovi Ukrajine, čak i u slučaju prekida vatre ili mirovnog procesa.

Dvije države članice koje graniče s Ukrajinom i dalje se pozivaju na negativan učinak na sektor cestovnog prijevoza tereta, a još dvije države članice slažu se s tom tvrdnjom. Trenutačno nema dovoljno podataka za procjenu razmjera potencijalnog problema, u kojoj je mjeri on posljedica Sporazuma i kako bi se mogao otkloniti. Pri eventualnom dodatnom produljenju Sporazuma trebalo bi stoga uzeti u obzir rezultate studije o učinku Sporazuma na sektor cestovnog prometa na razini EU-a i na nacionalnoj razini, koju bi trebalo staviti na raspolaganje Komisiji prije isteka Sporazuma 31. ožujka 2027. Ta će se studija odnositi na svih 27 država članica, ali će se posebna pozornost posvetiti onima koje će se vjerojatno suočiti s izravnom konkurencijom ukrajinskih prijevoznika, i to u prvom redu onima koje graniče s Ukrajinom (Poljska, Slovačka, Mađarska i Rumunjska), a zatim i onima koje bi mogle biti izravnije pogođene od ostalih država članica iako ne graniče s Ukrajinom (Estonija, Latvija, Litva, Češka, Slovenija, Hrvatska, Bugarska). Kad je riječ o državama članicama koje graniče s Ukrajinom, razmotrit će se i eventualni podnacionalni učinci ili učinci na određenu kategoriju prijevoznika. Posebno će se opisati položaj prijevoznika iz EU-a i Ukrajine u cestovnom prijevozu robe između EU-a i Ukrajine, koji će se usporediti s predratnim položajem te će se objasniti razlozi i učinak njegovih eventualnih promjena. Osim toga, kako bi se zaštitili interesi subjekata iz EU-a, predložit će se rješenja za uočene negativne učinke, uključujući, prema potrebi, istek Sporazuma i njegovu moguću zamjenu drugim odgovarajućim mjerama u korist Ukrajine.

Nadalje, kako bi se odgovorilo na zabrinutost nekih država članica u pogledu jednakih uvjeta za prijevoznike u cestovnom prijevozu tereta iz EU-a i Ukrajine (vidjeti prethodno navedeno), rano usklađivanje Ukrajine s određenim velikim dijelovima pravne stečevine EU-a odvijat će se u okviru plana koji će se usuglasiti s ukrajinskom vladom, a za praćenje će biti zadužena Komisija. Postignuti napredak uzimat će se u obzir pri svakom daljnjem produljenju Sporazuma. To će se posebno odnositi na socijalni stup pravne stečevine u području cestovnog prometa (vrijeme vožnje, stanke i razdoblja odmora, radno vrijeme), rano uvođenje verzije 2 pametnih tahografa i tržišnog stupa pravne stečevine u području cestovnog prometa (uspostava nacionalnog elektroničkog registra cestovnih prijevoznika u skladu sa specifikacijama EU-a, uvjeti povezani sa zahtjevom za poslovni nastan) u skladu s prilogom priloženom nacrtu odluke Zajedničkog odbora. Te su obveze odabrane jer su elementi pravne stečevine koje Ukrajina još nije prenijela, a ključni su za stvaranje jednakih uvjeta između EU-a i Ukrajine u okviru Sporazuma (pravila o pristupu tržištu i socijalna pravila). Trebalo bi ih razmotriti u kontekstu aktualnih pregovora o pristupanju⁹.

Ovaj Prijedlog proizlazi iz Prijedloga o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora osnovanog Sporazumom između Europske unije i Republike

⁹ Dokument EUCO 20/23

Moldove o cestovnom prijevozu tereta¹⁰ u pogledu produljenja tog sporazuma¹¹. Taj se prijedlog odnosi na produljenje za 18 mjeseci Sporazuma s Republikom Moldovom, koji je Unija potpisala 29. lipnja 2022.¹² i produljila do 31. prosinca 2025.¹³

4. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije trebalo bi stoga biti u skladu s nacrtom odluke Zajedničkog odbora priloženim ovom Prijedlogu.

5. PRAVNA OSNOVA

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka Vijeća kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo.

Zajednički odbor tijelo je osnovano na temelju sporazuma, konkretno Sporazuma između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta.

Predviđena odluka o produljenju trajanja Sporazuma, koju Zajednički odbor treba donijeti, akt je koji proizvodi pravne učinke i bit će obvezujući na temelju međunarodnog prava u skladu s člankom 7. stavkom 2. Sporazuma.

Predviđenim aktom ne dopunjuje se niti mijenja institucionalni okvir sporazuma. Stoga je postupovna pravna osnova za predloženu odluku Vijeća članak 218. stavak 9. UFEU-a.

Materijalna pravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojem se zauzima stajalište u ime Unije. Ako predviđeni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnoj pravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

Glavni cilj i sadržaj predviđenog akta odnose se na cestovni promet. Stoga je materijalna pravna osnova za predloženu odluku članak 91. UFEU-a.

6. OBJAVA PREDVIĐENOG AKTA

Odluku Zajedničkog odbora primjereno je nakon donošenja objaviti u Službenom listu Europske unije.

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

¹¹ COM(2025) 411 final

¹² SL L 226, 14.9.2023., str. 1.

¹³ SL 2024/1266, 30.4.2024.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA**o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Zajedničkog odbora osnovanog Sporazumom između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta u pogledu produljenja Sporazuma**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Unija je 29. lipnja 2022. potpisala Sporazum između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta¹⁴ („Sporazum”), koji je stupio na snagu 5. prosinca 2022.¹⁵
- (2) Člankom 7. stavkom 1. Sporazuma osniva se Zajednički odbor za nadzor i praćenje primjene i provedbe Sporazuma te periodično preispitivanje njegova funkcioniranja s obzirom na njegove ciljeve. U skladu s člankom 7. stavkom 2. Sporazuma, Zajednički odbor saziva se najkasnije tri mjeseca prije isteka Sporazuma kako bi procijenio i odlučio o potrebi za produljenjem Sporazuma.
- (3) Odlukom Zajedničkog odbora br. 2/2023 od 16. travnja 2023.¹⁶ Sporazum je produljen do 30. lipnja 2024.
- (4) Sporazumom o izmjeni potpisanim u Bruxellesu 20. lipnja 2024. Sporazum je izmijenjen i produljen do 30. lipnja 2025., nakon čega je prešutno produljen za još šest mjeseci¹⁷. Ovaj se Sporazum o izmjeni privremeno primjenjuje od datuma potpisivanja. Europski parlament 17. lipnja 2025. donio je suglasnost za sklapanje Sporazuma o izmjeni, a Vijeće je 15. srpnja 2025. donijelo odluku o sklapanju Sporazuma o izmjeni. Sporazum se primjenjuje do 31. prosinca 2025.
- (5) Kako bi i Europska unija i Ukrajina i dalje imale koristi od pozitivnih učinaka Sporazuma na olakšavanje cestovnog prijevoza tereta između Ukrajine i Europske unije i kroz njih te na podržavanje koridora solidarnosti koji dobro funkcioniraju u kontekstu ruske ratne agresije na Ukrajinu, trebalo bi ga produljiti do 31. ožujka 2027.
- (6) Zajednički odbor na svojem sljedećem sastanku treba donijeti odluku o potrebi za daljnjim produljenjem Sporazuma, uključujući trajanje tog produljenja. Ta će odluka biti obvezujuća za Uniju.
- (7) Stoga je nužno da Zajednički odbor utvrdi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije o produljenju Sporazuma.

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

¹⁵ SL L 226, 14.9.2023., str. 2.

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

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

- (8) S obzirom na zabrinutost i nesigurnosti u pogledu mogućeg negativnog učinka Sporazuma na neke države članice Komisija će pokrenuti studiju o učinku Sporazuma na industriju cestovnog prometa na razini EU-a i na nacionalnoj razini. Eventualno daljnje produljenje trebalo bi biti podložno zadovoljavajućem napretku u usklađivanju ukrajinskog zakonodavstva s relevantnom pravnom stečevinom EU-a o pristupu tržištu i socijalnoj pravnoj stečevini EU-a u području cestovnog prometa koja još nije prenesena u nacionalno zakonodavstvo te bi se pri tome trebalo uzeti u obzir rezultate studije.
- (9) Stajalište Unije o produljenju Sporazuma, uključujući njegovo trajanje, trebalo bi se stoga temeljiti na priloženom nacrtu odluke,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u Zajedničkom odboru osnovanom člankom 7. Sporazuma između Europske unije i Ukrajine o cestovnom prijevozu tereta („Sporazum”) u pogledu produljenja Sporazuma, uključujući njegovo trajanje, temelji se na nacrtu odluke Zajedničkog odbora priloženom ovoj Odluci.

Predstavnici Unije u Zajedničkom odboru mogu dogovoriti manje izmjene nacrtu odluke Zajedničkog odbora bez daljnje odluke Vijeća.

Članak 2.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*