



Brüsszel, 2025. szeptember 1.
(OR. en)

12258/25

Intézményközi referenciaszám:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2025. szeptember 1.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Tárgy:	Javaslat A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti árufuvarozásról szóló megállapodással létrehozott vegyes bizottságban a megállapodás megújításával kapcsolatban képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2025) 474 final.

Melléklet: COM(2025) 474 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.9.1.
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

**az Európai Unió által az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti árufuvarozásról
szóló megállapodással létrehozott vegyes bizottságban a megállapodás megújításával
kapcsolatban képviselendő álláspontról**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Európai Unió által az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti árufuvarozásról szóló, 2022. június 29-én Lyonban aláírt megállapodás¹ (a továbbiakban: megállapodás) által létrehozott vegyes bizottságban a megállapodásnak a 7. cikk (2) bekezdése szerinti megújításával kapcsolatban képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A megállapodást 2022. június 29. óta ideiglenesen alkalmazzák. A megállapodást az Európai Unió nevében jóváhagyták, és az 2022. december 5-én hatályba lépett². A vegyes bizottság a 2023. március 16-i 2/2023 határozatával 2024. június 30-ig meghosszabbította a megállapodást³. A 2024. június 20-án Brüsszelben aláírt módosító megállapodás módosította és 2025. június 30-ig meghosszabbította a megállapodást, amely hallgatólagosan további hat hónapos időtartamra megújítható⁴, és azt azóta ideiglenesen alkalmazzák. Az Európai Parlament 2025. június 17-én elfogadta a módosító megállapodás megkötésével kapcsolatos egyetértését, a Tanács pedig 2025. július 15-én elfogadta a módosító megállapodás megkötéséről szóló határozatát. A módosított megállapodás 2025. december 31-ig alkalmazandó.

A megállapodás célja, hogy ideiglenesen megkönnyítse az Ukrajna és az Európai Unió közötti és területeiken áthaladó közúti fuvarozást azáltal, hogy Oroszország Ukrajna elleni jogellenes agressziós háborújára és az azáltal Ukrajna valamennyi szállítási módjában okozott jelentős zavarokra tekintettel további tranzit- és áruszállítási jogokat biztosít Ukrajna és az EU között.

2023 augusztusa óta Ukrajna újraindította a Fekete-tengeren áthaladó forgalmat, amely főként gabonaexportot bonyolít, ám korlátozott kapacitást kínál a nem mezőgazdasági termékeknek. A biztonsági aggályok azonban továbbra is kritikusak, és ez az útvonal nem jelent megbízható alternatívát az ország szélesebb körű import- és exportszükségleteinek kielégítésére, beleértve a katonai és humanitárius segély, valamint az üzemanyag biztosítását.

E kontextusban a vasúton, közúton és belvízi úton áthaladó EU–Ukrajna szolidaritási folyosók⁵ mentőövvé váltak Ukrajna számára, lehetővé téve egyes mezőgazdasági termékek exportját, ezáltal hozzájárulva a globális élelmezésbiztonsághoz. Továbbra is ezek jelentik az egyéb ukrán áruk (pl. vas, acél) exportjának, valamint az Ukrajnának szükséges valamennyi áru (köztük az üzemanyag és a humanitárius segélyek) importjának fő lehetőségét. A becslések szerint 2025 áprilisában a szolidaritási folyosókon keresztül bonyolódott a nem mezőgazdasági termékek ukrán exportjának 70 %-a (szemben az export mintegy 30 %-át kitevő fekete-tengeri szállításokkal), illetve a gabona, olajos magvak és kapcsolódó termékek

¹ HL L 179., 2022.7.6., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

² A Tanács (EU) 2022/2435 határozata (2022. december 5.) az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti árufuvarozásról szóló megállapodásnak az Európai Unió nevében történő megkötéséről (HL L 319., 2022.12.13., 5. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

³ HL L 123., 2023.5.8., 36. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

⁴ HL 2024/1878, 2024.7.2., 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_hu

ukrán exportjának mintegy 20 %-a (szemben az export mintegy 80 %-át kitevő fekete-tengeri szállításokkal)⁶.

A szolidaritási folyosókon keresztül történő közúti fuvarozás létfontosságú az EU és Ukrajna közötti kereskedelem szempontjából. Különös jelentőséggel bír az értékes, nem mezőgazdasági import tekintetében, mivel 2023-ban az ilyen típusú áruk közel 50 %-át közúton importálták Ukrajnába, ami érték szerint a nem mezőgazdasági import több mint 75 %-át teszi ki.

A megállapodás vegyes bizottságot hozott létre a megállapodás alkalmazásának és végrehajtásának felügyeletére és nyomon követésére. A vegyes bizottság határoz nevezetesen a megállapodás megújításáról. Ennek megfelelően a vegyes bizottságnak legkésőbb három hónappal a megállapodás lejártá előtt, azaz legkésőbb 2025. szeptember 30-án értékelnie kell a megállapodás megújításának szükségességét, és határoznia kell róla. A megállapodás 7. cikkének (5) bekezdése szerint a vegyes bizottság határozatait konszenzussal fogadja el.

E javaslat a Tanács szárazföldi közlekedési munkacsoportjában a Bizottság informális dokumentuma alapján 2025. július 17-én és 22-én tartott két ülést követően készült.

• **A megállapodás hatásai**

A Bizottság rendelkezésére álló adatok alapján a megállapodás továbbra is alapvető fontosságú Ukrajna gazdasága és az Ukrajnába irányuló uniós export szempontjából.

- Az Eurostat adatai szerint az Ukrajnából származó, közúton érkező uniós import volumene a megállapodás hatálybalépését követően jelentősen nőtt. Az Ukrajnából származó, közúton érkező uniós import 64 %-kal nőtt, a 2021. III. negyedévi 1 800 ezer tonnáról 2022. III. negyedévére 2 945 ezer tonnára (valamennyi áru tekintetében). Azóta az Ukrajnából származó uniós import volumene stabilizálódott: 2024-ben elérte a 7 749 ezer tonnát, ami 13 %-kal meghaladja a 2021-ben, Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja előtt mért 6 869 ezer tonnát. Az Ukrajnából származó, közúton érkező uniós import értéke 12 %-kal, a 2021. évi 9 006 millió EUR-ról 2024-ben 10 108 millió EUR-ra nőtt.
- Az Eurostat adatai szerint az Ukrajnába irányuló, közúton szállított uniós export volumene 36 %-kal nőtt, a 2021. III. negyedévi 1 797 ezer tonnáról 2022. III. negyedévére 2 446 ezer tonnára (valamennyi áru tekintetében). Azóta az Ukrajnába irányuló, közúton szállított uniós export teljes volumene stabilizálódott, 2024-ben elérte a 7 617 ezer tonnát, ami 11 %-kal meghaladja a 2021-ben, Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja előtt mért 6 873 ezer tonnát. Az Ukrajnába irányuló közúton szállított uniós export értéke 48 %-kal, a 2021. évi 22 526 millió EUR-ról 2024-ben 33 434 millió EUR-ra nőtt.
- A megállapodás aláírása óta az Ukrajnába irányuló, közúton szállított uniós export értéke ezért gyorsabb ütemben nőtt, mint az Ukrajnából származó import, ami 2024-ben 73 %-kal magasabb kereskedelmi mérleget eredményezett, mint 2021-ben (a 2021. évi 13 520 millió EUR-ról 2024-ben 23 326 millió EUR-ra nőtt).
- Ezek a szám adatok azt mutatják, hogy a közúti kapacitás optimalizálása nélkülözhetetlen volt az EU és Ukrajna közötti alternatív folyosók támogatásához,

⁶ Forrás: Az Európai Bizottság saját becslései az ukrán vámigazgatási szervek által szolgáltatott adatok alapján.

ezáltal segítve az ukrán gazdaságot és lehetővé téve a szükséges áru fuvarozást, mivel a régióban a hagyományos közlekedési útvonalak elérhetetlennél váltak Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja miatt.

- Az Eurostat adatai szerint ezek a pozitív tendenciák nemzeti szinten szinte minden tagállamban, és különösen az Ukrajnával szomszédos tagállamokban megerősítést nyertek. Lengyelországban az Ukrajnába irányuló, közúton szállított export értéke 2024-ben 85 %-kal magasabb volt, mint 2021-ben, míg az Ukrajnából származó, közúton érkező import ugyanebben az időszakban 8 %-kal nőtt, ami 2024-ben 8 237 millió EUR összegű pozitív kereskedelmi mérleget eredményezett. Romániában az Ukrajnába irányuló, közúton szállított export értéke 2024-ben 124 %-kal magasabb volt, mint 2021-ben, míg az Ukrajnából származó, közúton érkező import ugyanebben az időszakban 15 %-kal nőtt, ami 2024-ben 677 millió EUR összegű pozitív kereskedelmi mérleget eredményezett. Szlovákiában az Ukrajnába irányuló, közúton szállított export értéke 2024-ben 106 %-kal magasabb volt, mint 2021-ben, míg az Ukrajnából származó, közúton érkező import ugyanebben az időszakban 31 %-kal nőtt, ami 2024-ben 803 millió EUR összegű pozitív kereskedelmi mérleget eredményezett. Csak Magyarországon csökkent kismértékben a kereskedelmi mérleg, ahol a közúton szállított export értéke 2021 és 2024 között 17 %-kal, a közúton érkező import pedig 22 %-kal csökkent ugyanebben az időszakban. Ez 2024-ben 90 millió EUR összegű negatív kereskedelmi mérleget eredményezett.
- A közúti fuvarozás fontosságát az is bizonyítja, hogy Ukrajna EU-ból származó üzemanyag-importjának 80 %-át közúton szállították. A közúti fuvarozás az EU-ból Ukrajnába importált gyógyszeripari termékek mintegy 70 %-át teszi ki, és az Ukrajnába irányuló összes gyógyszerimport mintegy 80 %-át közúton szállították az EU-n belül. Ezért a szárazföldi folyosók továbbra is létfontosságúak, nemcsak a gabona szállítása szempontjából, hanem minden egyéb termék esetében is, amelyre Ukrajnának szüksége van, illetve amelyet exportál.
- Ukrajna 2023 augusztusában alternatív folyosót hozott létre a Fekete-tengeren főként a gabonaexport érdekében. Ez a folyosó azonban továbbra is az orosz támadások célpontja. E folyosó kapacitása a becslések szerint évi 100 millió tonna, míg a Fekete-tenger kapacitása a háború előtt évi 150 millió tonna volt. 2025 áprilisában a Fekete-tengeren keresztül ukrán export mintegy 4,6 millió tonnát tett ki, ebből mintegy 3,2 millió tonna mezőgazdasági terméket és mintegy 1,4 millió tonna nem mezőgazdasági árut exportált az ország, míg a Fekete-tengeren keresztül érkező ukrán importot 2025 áprilisában mintegy 0,7 millió tonnára becsülték⁷. Ez az alternatív fekete-tengeri folyosó – bár a gabonaexport értékes útvonala – nem helyettesítheti a közúti fuvarozást minden áru esetében, főként az EU-ból származó ukrán import esetében. Emellett a közúti fuvarozás rugalmasabb és megbízhatóbb alternatívát kínál, mint más szállítási módok, különösen a magas hozzáadott értékű áruk esetében.
- A rendelkezésre álló adatok szerint az ukrán határt átlépő uniós közúti fuvarozók száma a 2021. évi 370 000-ről és a 2022. évi 345 000-ről 2023-ban 303 000-re, 2024-ben pedig 203 000-re csökkent⁸. Egyes tagállamok arról számolnak be, hogy az

⁷ Forrás: Az Európai Bizottság saját becslései az ukrán vámigazgatási szervek által szolgáltatott adatok alapján.

⁸ Forrás: Az ukrán hatóságok által szolgáltatott adatok.

EU és Ukrajna közötti közúti kereskedelem volumene tekintetében a területükön letelepedett közúti fuvarozók piaci részesedése csökkent az Ukrajnában letelepedett közúti fuvarozókhoz képest. Ezen tagállamok szerint ez az ukrán fuvarozók alacsonyabb működési költségeinek az eredménye lehet. A részesedés csökkenéséhez számos más tényező is hozzájárulhatott. A háború megnehezítette az uniós fuvarozók ukrainai tevékenységét, különösen azért, mert az uniós fuvarozók vonakodnak Ukrajna egyes, a frontvonalhoz közelebb eső részeire menni, és nehéz biztosítást kötni a háborúval kapcsolatos kockázatok fedezésére. Emellett az Ukrajnából induló és oda irányuló közúti fuvarozási műveletek átlagosan – még a szomszédos tagállamok esetében is – az uniós fuvarozók üzleti tevékenységének csak kis részét teszik ki. Ezért – bár a piaci hatás helyi szinten érezhető – a Bizottságnak nincs bizonyítéka arra, hogy a megállapodás jelentős torzulást okozott volna a tagállamok közúti fuvarozási piacain.

3. A MEGÁLLAPODÁS MEGÚJÍTÁSA

• A vegyes bizottság

A megállapodás 7. cikke vegyes bizottságot hozott létre a megállapodás alkalmazásának és végrehajtásának felügyeletére és nyomon követésére, valamint a megállapodás célkitűzéseinek fényében a megállapodás működésének rendszeres felülvizsgálatára. E rendelkezés értelmében a vegyes bizottság a felek képviselőiből áll. Határozatait konszenzussal hozza meg, és azok a felekre nézve kötelező érvényűek.

A 7. cikk (2) bekezdése szerint a vegyes bizottságot legkésőbb három hónappal a megállapodás lejárta előtt össze kell hívni annak érdekében, hogy felmérje és eldöntse, szükséges-e a megállapodás megújítása, és ha igen, milyen időtartamra.

• A vegyes bizottság tervezett jogi aktusa

A vegyes bizottságnak határozatot kell elfogadnia a megállapodás 2027. március 31-ig történő megújításáról a megállapodás 7. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

A meghosszabbításnak számos indoka van:

- Először is, a megállapodás nyomon követése alátámasztotta, hogy a megállapodás lényeges szerepet játszott a szolidaritási folyosók kontextusában, mivel mentőövet biztosított az ukrán gazdaságnak nemcsak a mezőgazdasági termékek exportja, hanem az ukrán nem mezőgazdasági áruk exportjának megkönnyítése tekintetében is.
- Másodszor, a megállapodás létfontosságú volt annak biztosításában is, hogy Ukrajna hozzáférjen a számára szükséges importhoz, beleértve az üzemanyagot és a humanitárius segílyt. E tekintetben a megállapodás fontos szerepet játszott az Ukrajnába irányuló uniós export élénkülésében, és gazdasági előnyöket biztosított az Unió és tagállamai számára. Emellett – különösen a szomszédos tagállamok esetében – hozzájárulhat az Oroszországba irányuló export uniós szankciók miatti drasztikus csökkenése okozta hatások mérsékléséhez.
- Harmadszor, az EU és Ukrajna közötti közúti kereskedelem növekedése azt tükrözi, hogy a megállapodás továbbra is létfontosságú Ukrajna és az ország orosz agressziós háború miatt szükséges újjáépítési erőfeszítéseinek támogatása szempontjából.
- Negyedszer, a Bizottság a megállapodás következtében nem állapított meg jelentős zavart az uniós fuvarozási piacon. Az ukrán fuvarozók EU-n belüli, a

megállapodásból eredő lehetséges tisztességtelen versenymagatartása korlátozott, mivel az uniós tagállamokban letelepedett fuvarozókat megillető jogokhoz képest az ukrán fuvarozók csak korlátozott piacra jutási jogokat kapnak. A megállapodás ugyanis csak a kétoldalú kereskedelmet és tranzitot engedélyezi, és megtiltja a határokon átnyúló kereskedelmet és a kabotázst. Emellett az Ukrajnából induló és oda irányuló közúti fuvarozási műveletek átlagosan az uniós fuvarozók üzleti tevékenységének csak kis részét teszik ki. Ezért – bár a piaci hatás helyi vagy regionális szinten érezhető, amely szorosabb nyomon követést igényel – nincs bizonyíték arra, hogy a megállapodás uniós vagy akár nemzeti szinten jelentős zavart okozott volna a közúti fuvarozási piacon.

- Ötödször, a megállapodás 2024-ben végrehajtott módosításai jelentősen megerősítették a megállapodás végrehajtását, és olyan jogi keretet hoztak létre, amely lehetővé teszi a hatékony ellenőrzéseket és a visszaélések megelőzését. A megállapodás gyakorlati végrehajtásával foglalkozó, a megállapodás 7A. cikke alapján létrehozott *ad hoc* munkacsoport 2025. március 24-én és június 25-én ülésezett. A megállapodás végrehajtásának nyomon követése nem tárt fel jelentős meg nem feleléssel vagy visszaéléssel kapcsolatos problémát. A járművezetőknek a megállapodás 5A. cikke szerinti azon kötelezettségének végrehajtása, hogy az engedélyt a járműben tartsák, különösen nem okozott jelentős nehézségeket, és az ukrán fuvarozók engedélyeiben szereplő QR-kód hatékonyan lehetővé teszi azok meglétének és érvényességének ellenőrzését. Úgy tűnik, hogy a járművezetők megfelelően tiszteletben tartják a megállapodás 5C. cikke szerinti azon kötelezettségüket, hogy a matricát a járműben tartsák. Ami a közúti fuvarozók által a megállapodás 5D. cikke szerinti kötelezettségeik betartásának biztosításához szükséges intézkedések végrehajtását illeti, egy tagállam jelentős számú jogsértésről számolt be, amelyekkel kapcsolatban az érintett fuvarozók bevonásával jelenleg eljárás folyik Ukrajnában a szükséges nyomonkövetési intézkedések esetleges elfogadása érdekében. A mai napig e jelentések közül egyik sem vezetett ahhoz, hogy az ukrán közúti fuvarozókat megfosztották volna attól a lehetőségtől, hogy éljenek a megállapodás 5D. cikkének (3) bekezdésében foglalt jogokkal. Végezetül, a tagállamok nem számoltak be problémákról a közúti szállítási szolgáltatások ellenőrzését szolgáló, a közúti ellenőrzések során bizonyos dokumentumok járműben tartására vonatkozó, a megállapodás 5B. cikke szerinti kötelezettség, és a megállapodás 5E. cikke szerinti kölcsönös segítségnyújtási záradék végrehajtásával kapcsolatban.

A megállapodás 2027. március 31-ig történő megújítása azért szükséges, mert az eredeti megállapodás megkötését alátámasztó feltételek továbbra is fennállnak. Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja továbbra is folytatódik, és a megállapodás még tűzszünet vagy békefolyamat esetén is fontos szerepet töltene be Ukrajna újjáépítési erőfeszítéseinek támogatásában.

Továbbra is fennáll, hogy két, Ukrajnával határos tagállam a közúti fuvarozási ágazatra gyakorolt negatív hatásról számol be, és ezt két másik tagállam is megerősítette. Jelenleg nem áll rendelkezésre elegendő adat annak értékelésére, hogy a potenciális probléma milyen mértékű, milyen mértékben tulajdonítható a megállapodásnak, valamint milyen korrekciós intézkedéseket lehetne hozni. A megállapodás további meghosszabbításakor ezért figyelembe kell venni a megállapodás közúti fuvarozási ágazatra uniós és nemzeti szinten gyakorolt hatásáról készített tanulmány eredményeit, amelyet a megállapodás 2027. március 31-i lejáta előtt be kell nyújtani a Bizottság részére. Ez a tanulmány mind a huszonhét tagállamot érinti, de különös figyelmet fordít azokra a tagállamokra, amelyek valószínűleg közvetlen

versennyel szembesülnek az ukrán fuvarozók részéről, és elsősorban az Ukrajnával határos tagállamokra (Lengyelország, Szlovákia, Magyarország és Románia), másodsorban pedig azokra, amelyekre a megállapodás közvetlenebb hatást gyakorolhat, mint a többi tagállamra annak ellenére, hogy nem határosak Ukrajnával (Észtország, Lettország, Litvánia, Cseh Köztársaság, Szlovénia, Horvátország, Bulgária). Az Ukrajnával határos tagállamok tekintetében megvizsgálja a szubnacionális hatásokat, illetve a fuvarozók bizonyos kategóriáira gyakorolt hatásokat is. A tanulmány különösen az uniós és az ukrán fuvarozók helyzetét ismerteti majd az EU és Ukrajna közötti közúti áru fuvarozásban; azt összehasonlítja a háború előtti helyzettel; magyarázatot ad az esetleges fejlemények okaira; értékeli az esetleges fejlemények hatását; az uniós gazdasági szereplők érdekeinek védelme érdekében javaslatot tesz a megfigyelt negatív hatások orvoslására, beleértve adott esetben a megállapodás megszüntetését, és annak az Ukrajna javát szolgáló egyéb megfelelő intézkedésekkel való esetleges helyettesítését.

Ezen túlmenően az uniós és ukrán közúti fuvarozók közötti egyenlő versenyfeltételekkel kapcsolatban az egyes tagállamok által felvetett aggályok (lásd fentebb) orvoslása érdekében a közúti fuvarozásra vonatkozó uniós vívmányok egyes jelentős részeihez történő korai ukrán csatlakozás egy, az ukrán kormánnyal letárgyalt útiterv részét fogja képezni, amelyet a Bizottság nyomon fog követni. Az előrehaladást a felek figyelembe fogják venni a megállapodás további meghosszabbításakor. Ez érinti nevezetesen a közúti fuvarozásra vonatkozó vívmányok szociális pillérét (vezetési idő, szünet és pihenőidő, munkaidő), az intelligens menetíró készülékek 2. verziójának korai bevezetését és a közúti fuvarozásra vonatkozó vívmányok piaci pillérét (az uniós előírásoknak megfelelő közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásának létrehozása, a letelepedés követelményével kapcsolatos feltételek), a vegyes bizottság mellékelt határozattervezetének függelékével összhangban. Ezek a kötelezettségek azért kerültek kiválasztásra, mert a vívmányok olyan elemei, amelyeket Ukrajna még nem ültetett át, és amelyek kulcsfontosságúak ahhoz, hogy a megállapodás keretében egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre az EU és Ukrajna között (a piacra jutásra vonatkozó szabályok és szociális szabályok). Mindezt a jelenlegi csatlakozási tárgyalások fényében kell szemlélni⁹.

Ez a javaslat az Európai Unió és a Moldovai Köztársaság közötti, a közúti áru fuvarozásról szóló¹⁰ megállapodással létrehozott vegyes bizottságban az érintett megállapodás megújítása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról szóló javaslat nyomán született meg¹¹. Ez a javaslat a Moldovai Köztársasággal kötött, az Unió által 2022. június 29-én aláírt¹² és 2025. december 31-ig meghosszabbított megállapodás 18 hónappal történő meghosszabbítására vonatkozik¹³.

4. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az Unió nevében képviselendő álláspontnak ezért összhangban kell állnia a vegyes bizottság e javaslathoz csatolt határozattervezetével.

⁹ EUCO 20/23

¹⁰ HL L 181., 2022.7.7., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² HL L 226., 2023.9.14., 1. o.

¹³ HL 2024/1266, 2024.4.30.

5. JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése tanácsi határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió nevében képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervezetre irányadó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok.

A vegyes bizottság megállapodással, nevezetesen az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti árufuvarozásról szóló megállapodással létrehozott szerv.

A megállapodás időtartamának meghosszabbításáról szóló tervezett határozat – amelyet a vegyes bizottságnak el kell fogadnia – joghatással bíró jogi aktusnak minősül, és a megállapodás 7. cikkének (2) bekezdésével összhangban a nemzetközi jog szerint kötelező érvényű lesz.

A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem módosítja a megállapodás intézményi keretét. Ezért a javasolt tanácsi határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió nevében képviselendő álláspontot meghatározzák. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen anyagi jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közúti fuvarozással kapcsolatos. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 91. cikke.

6. A TERVEZETT JOGI AKTUS KIHIRDETÉSE

A vegyes bizottság határozatát annak elfogadását követően helyénvaló kihirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti áru fuvarozásról szóló megállapodással létrehozott vegyes bizottságban a megállapodás megújításával kapcsolatban képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti áru fuvarozásról szóló megállapodást¹⁴ (a továbbiakban: megállapodás) az Unió 2022. június 29-én aláírta, és az 2022. december 5-én hatályba lépett¹⁵.
- (2) A megállapodás 7. cikkének (1) bekezdése vegyes bizottságot hoz létre, amely felügyeli és nyomon követi a megállapodás alkalmazását és végrehajtását, valamint a megállapodás célkitűzéseinek fényében rendszeresen felülvizsgálja annak működését. A megállapodás 7. cikkének (2) bekezdése értelmében a vegyes bizottságot legkésőbb három hónappal a megállapodás lejártá előtt össze kell hívni annak érdekében, hogy felmérje és eldöntse, szükséges-e a megállapodás ismételt megújítása.
- (3) A vegyes bizottság 2023. március 16-i 2/2023 határozata értelmében¹⁶ a megállapodást 2024. június 30-ig meghosszabbították.
- (4) A 2024. június 20-án aláírt módosító megállapodás módosította és 2025. június 30-ig meghosszabbította a megállapodást, amely hallgatólagosan további hat hónapos időtartamra megújítható¹⁷. A módosító megállapodást az aláírás napjától ideiglenesen alkalmazzák. Az Európai Parlament 2025. június 17-én elfogadta a módosító megállapodás megkötésével kapcsolatos egyetértésére irányuló állásfoglalását, a Tanács pedig 2025. július 15-én elfogadta a módosító megállapodás megkötéséről szóló határozatát. A megállapodás 2025. december 31-ig alkalmazandó.
- (5) Annak érdekében, hogy mind az Európai Unió, mind Ukrajna továbbra is élvezhesse a megállapodás által az Ukrajna és az Európai Unió közötti és területeiken áthaladó közúti fuvarozás megkönnyítésére gyakorolt, valamint Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának kontextusában a jól működő szolidaritási folyosók támogatása tekintetében kifejtett pozitív hatásokat, a megállapodást 2027. március 31-ig meg kell hosszabbítani.

¹⁴ HL L 179., 2022.7.6., 4. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ HL L 226., 2023.9.14., 2. o.

¹⁶ HL L 123., 2023.5.8., 36. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

¹⁷ HL 2024/1878, 2024.7.2., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

- (6) A vegyes bizottságnak a következő ülésén határozatot kell elfogadnia a megállapodás ismételt megújításának szükségességéről, beleértve a megújítás időtartamát is. A határozat kötelező érvényű lesz az Unióra nézve.
- (7) Ezért meg kell határozni a megállapodás megújítása tekintetében a vegyes bizottságban az Unió nevében képviselendő álláspontot.
- (8) Figyelembe véve a megállapodás egyes tagállamokra gyakorolt esetleges negatív hatásával kapcsolatos aggályokat és bizonytalanságokat, a Bizottság kezdeményezi egy tanulmányt elkészítését a megállapodásnak a közúti fuvarozási ágazatra uniós és nemzeti szinten gyakorolt hatásáról. Minden további meghosszabbítást függővé kell tenni azon feltételtől, hogy kielégítő előrehaladás történik-e az ukrán jogszabályoknak a releváns, még át nem ültetett, a piacra jutásra és a közúti fuvarozás szociális aspektusaira vonatkozó uniós vívmányokkal való összehangolása terén, és ehhez figyelembe kell venni az említett tanulmány eredményeit.
- (9) Ezért a megállapodás megújításával és annak időtartamával kapcsolatos uniós álláspontnak a mellékelt határozattervezeten kell alapulnia,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Európai Unió és Ukrajna közötti, a közúti áru fuvarozásról szóló megállapodás (a továbbiakban: megállapodás) 7. cikkével létrehozott vegyes bizottságban a megállapodás megújítása – beleértve annak időtartamát – tekintetében az Unió nevében képviselendő álláspont a vegyes bizottságnak az e határozathoz csatolt határozattervezetén alapul.

A vegyes bizottság határozattervezetének kisebb módosításairól a vegyes bizottságban részt vevő uniós képviselők újabb tanácsi határozat nélkül is megállapodhatnak.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*