



Briuselis, 2025 m. rugsėjo 1 d.
(OR. en)

12258/25

Tarpinstitucinė byla:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. rugsėjo 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	Pasiūlymas TARYBOS SPRENDIMAS dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimu dėl krovinių vežimo keliais įsteigame Jungtiniame komitete, dėl Susitarimo pratęsimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 474 final.

Pridedama: COM(2025) 474 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 09 01
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimu dėl krovinių vežimo keliais įsteigame Jungtiniame komitete, dėl Susitarimo pratęsimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi 2022 m. birželio 29 d. Lione pasirašytu Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimu dėl krovinių vežimo keliais¹ (toliau – Susitarimas) įsteigta Jungtiniame komitete, dėl Susitarimo pratęsimo pagal jo 7 straipsnio 2 dalį.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Susitarimas laikinai taikomas nuo 2022 m. birželio 29 d. Europos Sąjungos vardu jis buvo patvirtintas ir įsigaliojo 2022 m. gruodžio 5 d.² 2023 m. kovo 16 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 2/2023 Susitarimas buvo pratęstas iki 2024 m. birželio 30 d.³ 2024 m. birželio 20 d. Briuselyje pasirašytu keičiančiuoju susitarimu Susitarimas buvo iš dalies pakeistas ir pratęstas iki 2025 m. birželio 30 d., numatant galimybę jį savaime pratęsti dar šešių mėnesių laikotarpiui⁴; nuo tada Susitarimas laikinai taikomas. 2025 m. birželio 17 d. Europos Parlamentas pritarė keičiančiojo susitarimo sudarymui, o 2025 m. liepos 15 d. Taryba priėmė sprendimą jį sudaryti. Iš dalies pakeistas susitarimas taikomas iki 2025 m. gruodžio 31 d.

Susitarimo tikslas – atsižvelgiant į neteisėtą Rusijos agresijos karą prieš Ukrainą ir į didelius Ukrainoje jo sukeltus visų rūšių transporto sutrikimus, laikinai palengvinti krovinių vežimą keliais tarp Ukrainos ir Europos Sąjungos teritorijų ir per jas, suteikiant papildomų teisių, susijusių su krovinių tranzitu ir vežimu tarp Ukrainos ir ES.

2023 m. rugpjūčio mėn. Ukraina atnaujino eismą Juodąja jūra, tačiau ja daugiausia eksportuojami grūdai, o galimybės gabenti ne žemės ūkio prekes nedidelės. Išliekant kritinių saugumo problemų, šis maršrutas kol kas nėra patikima alternatyva, kuri leistų patenkinti platesnius šalies importo ir eksporto poreikius, be kita ko, teikti karinę ir humanitarinę pagalbą ir (arba) tiekti kurą.

Todėl Ukrainai yra gyvybiškai svarbūs ES ir Ukrainos solidarumo koridoriai⁵, kuriems naudojami geležinkeliai, keliai ir vidaus vandenų keliai ir kurie sudaro sąlygas eksportuoti kai kuriuos žemės ūkio produktus, taip prisidedant prie pasaulinio apsirūpinimo maistu saugumo. Jie ir toliau suteikia pagrindinę galimybę eksportuoti kitas Ukrainos prekes (kaipantai geležį, plieną) ir importuoti visas Ukrainai reikalingas prekes (be kita ko, kurą ir humanitarinę pagalbą). Apskaičiuota, kad 2025 m. balandžio mėn. solidarumo koridoriais eksportuota 70 proc. visų Ukrainos eksportuotų ne žemės ūkio produktų (Juodąja jūra jų eksportuota apie 30 proc.) ir apie 20 proc. visų Ukrainos eksportuotų grūdų, aliejinių augalų sėklų ir susijusių produktų (Juodąja jūra jų eksportuota apie 80 proc.)⁶.

¹ OL L 179, 2022 7 6, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1158/oj.

² 2022 m. gruodžio 5 d. Tarybos sprendimas (ES) 2022/2435 dėl Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimo dėl krovinių vežimo keliais sudarymo Europos Sąjungos vardu (OL L 319, 2022 12 13, p. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

³ OL L 123, 2023 5 8, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

⁴ OL L, 2024/1878, 2024 7 2, 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_lt.

⁶ Šaltinis – pačios Europos Komisijos skaičiavimai, atlikti remiantis Ukrainos muitinės tarnybų pateiktais duomenimis.

Solidarumo koridoriais vykdomai ES ir Ukrainos tarpusavio prekybai itin svarbus kelių transportas. Ypač didelę reikšmę jis turi vertingam ne žemės ūkio produktų importui – 2023 m. šios rūšies prekių importas į Ukrainą keliais pagal apimtį sudarė beveik 50 proc., o pagal vertę – daugiau kaip 75 proc. ne žemės ūkio produktų importo.

Susitarimo taikymui ir įgyvendinimui prižiūrėti ir stebėti įsteigtas Jungtinis komitetas. Be kita ko, jis priima sprendimus dėl Susitarimo pratęsimo. Todėl Jungtinis komitetas turi ne vėliau nei prieš tris mėnesius iki Susitarimo galiojimo pabaigos, t. y. ne vėliau kaip 2025 m. rugsėjo 30 d., įvertinti, ar Susitarimą reikia pratęsti, ir priimti atitinkamą sprendimą. Pagal Susitarimo 7 straipsnio 5 dalį, Jungtinis komitetas savo sprendimus priima bendru sutarimu.

Šis pasiūlymas parengtas po dviejų diskusijų, 2025 m. liepos 17 ir 22 d. vykusių Tarybos Sausumos transporto darbo grupėje remiantis Komisijos neoficialiu dokumentu.

• **Susitarimo poveikis**

Komisijos turimi duomenys patvirtina, kad Susitarimas tebeatlieka Ukrainos ekonomikai labai svarbią funkciją ir tebeturi lemiamos reikšmės ES eksportui į Ukrainą.

- Eurostato duomenimis, įsigaliojus Susitarimui, labai padidėjo ES importo iš Ukrainos keliais apimtis. Nuo 2021 m. III ketv. iki 2022 m. III ketv. šio importo apimtis padidėjo 64 proc. – nuo 1 800 tūkstančių tonų iki 2 945 tūkstančių tonų (skaičiuojant visas prekes). Nuo tada ES importas iš Ukrainos stabilizavosi – 2024 m. jo apimtis pasiekė 7 749 tūkstančius tonų. Tai 13 proc. daugiau nei 2021 m., iki Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą (tuometinė apimtis – 6 869 tūkstančiai tonų). ES importo iš Ukrainos keliais vertė padidėjo 12 proc. – nuo 9 006 mln. EUR 2021 m. iki 10 108 mln. EUR 2024 m.
- ES eksporto į Ukrainą keliais apimtis, Eurostato duomenimis, nuo 2021 m. III ketv. iki 2022 m. III ketv. padidėjo 36 proc. – nuo 1 797 tūkstančių tonų iki 2 446 tūkstančių tonų (skaičiuojant visas prekes). Nuo tada bendra ES eksporto į Ukrainą keliais apimtis stabilizavosi – 2024 m. ji pasiekė 7 617 tūkstančių tonų. Tai 11 proc. daugiau nei 2021 m., iki Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą (tuometinė apimtis – 6 873 tūkstančiai tonų). ES eksporto į Ukrainą keliais vertė padidėjo 48 proc. – nuo 22 526 mln. EUR 2021 m. iki 33 434 mln. EUR 2024 m.
- Taigi, nuo tada, kai pasirašytas Susitarimas, ES eksporto į Ukrainą keliais vertė didėjo sparčiau nei importo iš Ukrainos vertė, todėl prekybos balansas 2024 m. buvo 73 proc. didesnis nei 2021 m. (padidėjo nuo 13 520 mln. EUR 2021 m. iki 23 326 mln. EUR 2024 m.).
- Šie skaičiai rodo, kad vežimo keliais galimybių optimizavimas buvo labai svarbus kuriant alternatyvius ES ir Ukrainą jungiančius koridorius, padėjo Ukrainos ekonomikai ir sudarė sąlygas vežti jai būtinas prekes, kai dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą tapo neįmanoma naudotis tradiciniais transporto maršrutais šiame regione.
- Šios teigiamos tendencijos, Eurostato duomenimis, užfiksuotos ir nacionaliniu lygmeniu beveik visose, visų pirma su Ukraina besiribojančiose, valstybėse narėse. Lenkijoje eksporto į Ukrainą keliais vertė 2024 m. buvo 85 proc. didesnė nei 2021 m., o importas iš Ukrainos keliais per tą patį laikotarpį padidėjo 8 proc., todėl 2024 m. užfiksuotas teigiamas 8 237 mln. EUR prekybos balansas. Rumunijoje eksporto į Ukrainą keliais vertė 2024 m. buvo 124 proc. didesnė nei 2021 m., o importas iš Ukrainos keliais per tą patį laikotarpį padidėjo 15 proc., todėl 2024 m.

užfiksuotas teigiamas 677 mln. EUR prekybos balansas. Slovakijoje eksporto į Ukrainą keliais vertė 2024 m. buvo 106 proc. didesnė nei 2021 m., o importas iš Ukrainos keliais per tą patį laikotarpį padidėjo 31 proc., todėl 2024 m. užfiksuotas teigiamas 803 mln. EUR prekybos balansas. Tik Vengrijoje prekybos balansas kiek sumažėjo, nes eksporto keliais vertė nuo 2021 m. iki 2024 m. sumažėjo 17 proc., o importas keliais per tą patį laikotarpį sumažėjo 22 proc., todėl 2024 m. užfiksuotas neigiamas 90 mln. EUR prekybos balansas.

- Kelių transporto svarbą rodo ir tai, kad 80 proc. Ukrainos iš ES importuoto kuro buvo įvežta keliais. Jais įvežta ir apie 70 proc. Ukrainos iš ES importuotų vaistų, o apie 80 proc. visų į Ukrainą importuotų vaistų vežta keliais per ES. Todėl sausumos koridoriai tebėra labai svarbūs ne vien grūdų, bet ir visų kitų Ukrainai reikalingų arba jos eksportuojamų produktų vežimui.
- 2023 m. rugpjūčio mėn. Ukraina sukūrė alternatyvų daugiausia grūdams eksportuoti skirtą koridorių Juodojoje jūroje. Tačiau jame teбepatiriami Rusijos išpuoliai. Apskaičiuota, kad šiuo koridoriumi galima pergabenti apie 100 mln. tonų per metus, o gabenimo Juodąja jūra galimybės prieš karą siekė 150 mln. tonų per metus. 2025 m. balandžio mėn. Ukrainos eksporto Juodąja jūra apimtis buvo apie 4,6 mln. tonų, iš kurių apie 3,2 mln. tonų sudarė žemės ūkio produktai, o apie 1,4 mln. tonų – ne žemės ūkio produktai. Ukrainos importo Juodąja jūra apimtis tuo pat metu buvo apie 0,7 mln. tonų⁷. Nors šis alternatyvus Juodosios jūros koridorius ir yra vertingas grūdų eksportui, jis negali būti vietoj kelių transporto naudojamas visoms, ypač iš ES į Ukrainą importuojamoms, prekėms gabenti. Be to, kelių transportas – lankstesnė ir patikimesnė nei kitų rūšių transportas alternatyva, ypač didelės pridėtinės vertės prekių atveju.
- Turimi duomenys rodo, kad atvejų, kuriais Ukrainos sieną kerta ES krovinio kelių transporto paslaugų teikėjai, skaičius sumažėjo: 2021 m. jis buvo 370 000, 2022 m. – 345 000, 2023 m. – 303 000, o 2024 m. – 203 000⁸. Kai kurios valstybės narės praneša, kad jų teritorijose įsisteigusiems krovinio kelių transporto paslaugų teikėjams tenkanti ES ir Ukrainos prekybos keliais apimties dalis, palyginti su Ukrainoje įsisteigusiems krovinio kelių transporto paslaugų teikėjams tenkančia dalimi, sumažėjo. Šios valstybės narės teigia, kad tą galėjo lemti mažesnės Ukrainos krovinio kelių transporto paslaugų teikėjų veiklos sąnaudos. Prie šio sumažėjimo galėjo prisidėti ir keli kiti veiksniai. Vykstant karui, ES krovinio kelių transporto paslaugų teikėjams tapo sunkiau vykdyti veiklą Ukrainoje visų pirma dėl to, kad jie nenori vyksti į kai kurias arčiau fronto linijos esančias Ukrainos dalis, ir dėl to, kad sunku gauti su karu susijusios rizikos draudimą. Be to, iš Ukrainos ir į ją vykdomos kelių transporto operacijos vidutiniškai sudaro tik nedidelę ES valstybių narių, net ir tų, kurios ribojasi su Ukraina, krovinio kelių transporto paslaugų teikėjų veiklos dalį. Todėl, nors vietos lygmeniu ir gali būti juntamas poveikis rinkai, Komisija neturi įrodymų, kad Susitarimu būtų labai iškraipytos valstybių narių kelių transporto rinkos.

⁷ Šaltinis – pačios Europos Komisijos skaičiavimai, atlikti remiantis Ukrainos muitinės tarnybų pateiktais duomenimis.

⁸ Šaltinis – Ukrainos institucijų pateikti duomenys.

3. SUSITARIMO PRATĖSIMAS

• Jungtinis komitetas

Susitarimo 7 straipsniu įsteigtas Jungtinis komitetas, kurio užduotis – prižiūrėti ir stebėti Susitarimo taikymą ir įgyvendinimą, taip pat periodiškai tikrinti, kaip Susitarimas veikia atsižvelgiant į jo tikslus. Pagal tą straipsnį, Jungtinį komitetą sudaro Susitarimo šalių atstovai. Jo sprendimai priimami bendru sutarimu ir yra privalomi Susitarimo šalims.

Pagal 7 straipsnio 2 dalį, ne vėliau nei prieš tris mėnesius iki Susitarimo galiojimo pabaigos Jungtinis komitetas sušaukiamas tam, kad įvertintų, ar ir kokiam laikotarpiui Susitarimą reikia pratęsti, ir priimtų atitinkamą sprendimą.

• Numatomas Jungtinio komiteto aktas

Jungtinis komitetas turėtų pagal Susitarimo 7 straipsnio 2 dalį priimti sprendimą pratęsti Susitarimą iki 2027 m. kovo 31 d.

Pratęsimo priežasčių yra daug.

- Pirma, stebint Susitarimo įgyvendinimą nustatyta, kad jis atlieka esminį vaidmenį užtikrinant solidarumo koridorius, taigi yra gyvybiškai svarbus Ukrainos ekonomikai, nes padeda eksportuoti ne tik žemės ūkio produkciją, bet ir Ukrainos ne žemės ūkio prekes.
- Antra, Susitarimas labai svarbus ir siekiant užtikrinti Ukrainos galimybę importuoti jai reikalingas prekes, be kita ko, kurą ir humanitarinę pagalbą. Šiuo atžvilgiu jis padėjo padidinti ES eksporto į Ukrainą apimtį ir taip suteikė ekonominės naudos Sąjungai ir jos valstybėms narėms. Jis taip pat gali padėti (ypač su Ukraina besiribojančioms valstybėms narėms) atsverti praradimą, patirtą dėl ES sankcijų nutrukus eksportui į Rusiją.
- Trečia, ES ir Ukrainos tarpusavio prekybos keliais apimtys didėjimas rodo, kad Susitarimas yra ir išliks itin svarbus siekiant remti Ukrainą ir jos atstatymo pastangas Rusijos agresijos karo akivaizdoje.
- Ketvirta, Komisija nenustatė, kad Susitarimas būtų labai sutrikdęs ES krovinio kelių transporto paslaugų rinką. Galimas Ukrainos krovinio kelių transporto paslaugų teikėjų dėl Susitarimo įgytas nesažiningas konkuravimo Europos Sąjungoje pranašumas yra nedidelis, nes, palyginti su ES valstybėse narėse įsisteigusių krovinio kelių transporto paslaugų teikėjų turimomis teisėmis, jiems suteiktos tik ribotos patekimo į rinką teisės. Pagal Susitarimą ištis leidžiama tik dvišalė prekyba bei tranzitas ir draudžiama tarpvalstybinė prekyba ir kabotažas. Be to, iš Ukrainos ir į ją vykdomos kelių transporto operacijos vidutiniškai sudaro tik nedidelę ES krovinio kelių transporto paslaugų teikėjų veiklos dalį. Todėl, nors vietos ar regioniniu lygmeniu ir gali būti juntamas atidžiau stebėtinas poveikis rinkai, nėra įrodymų, kad Susitarimu būtų labai sutrikdyta ES ar net nacionalinio lygmens kelių transporto rinka.
- Penkta, 2024 m. padaryti Susitarimo pakeitimai padeda daug geriau užtikrinti jo vykdymą – jais padėtas teisinis pagrindas vykdyti veiksmingą kontrolę ir užkirsti kelią piktnaudžiavimui. 2025 m. kovo 24 d. ir birželio 25 d. įvyko pagal Susitarimo 7A straipsnį įsteigtos *ad hoc* darbo grupės Susitarimo praktinio įgyvendinimo klausimais posėdžiai. Stebint Susitarimo įgyvendinimą, jokių didelių reikalavimų nesilaikymo ar piktnaudžiavimo problemų nenustatyta. Visų pirma nekyla jokių didelių sunkumų, susijusių su Susitarimo 5A straipsnyje nustatytos pareigos

vairuotojams transporto priemonėje turėti leidimą vykdymu, o Ukrainos krovinių kelių transporto paslaugų teikėjų turimuose leidimuose esantis QR kodas puikiai leidžia veiksmingai patikrinti, ar tie leidimai iš tiesų išduoti ir galioja. Atrodo, kad tinkamai vykdoma ir Susitarimo 5C straipsnyje nustatyta pareiga turėti lipduką. Dėl priemonių, būtinų siekiant užtikrinti, kad krovinių kelių transporto paslaugų teikėjai vykdytų savo pareigas, įgyvendinimo pagal Susitarimo 5D straipsnį pažymėtina, kad viena valstybė narė pranešė apie daugelį pažeidimų – dėl jų šiuo metu Ukrainoje, dalyvaujant atitinkamiems veiklos vykdytojams, vyksta būtinos procedūros, kad, jei reikės, būtų galima imtis tolesnių priemonių. Iki šiol nė vieno tokio pranešimo atveju nebuvo pagal Susitarimo 5D straipsnio 3 dalį panaikinta Ukrainos krovinių kelių transporto paslaugų teikėjų galimybė naudotis Susitarime nustatytomis teisėmis. Galiausiai valstybės narės nepranešė apie jokiais problemomis, susijusias su Susitarimo 5B straipsnyje nustatytos pareigos turėti tam tikrus dokumentus, kuriuos reikia pateikti per patikrinimus kelyje, atliekamus vykdant kelių transporto paslaugų kontrolę, vykdymu arba su Susitarimo 5E straipsnyje nustatytos tarpusavio pagalbos nuostatos įgyvendinimu.

Be to, pratęsti Susitarimą iki 2027 m. kovo 31 d. reikia, nes tebegalioja pradinio susitarimo sudarymą pagrindžiančios sąlygos. Rusijos agresijos karas prieš Ukrainą nesibaigė, bet net ir paliaubų ar taikos proceso atveju Susitarimas padėtų atstatyti Ukrainą.

Kita vertus, dvi su Ukraina besiribojančios valstybės narės pareiškė patiriančios neigiamą poveikį krovinių kelių transporto paslaugų sektoriui, o dar dvi valstybės narės šiuos pareiškimus atkartojo. Šiuo metu trūksta duomenų, kurie leistų nustatyti, koks yra galimos problemos dydis, koku mastu ją lemia Susitarimas ir kokiomis taisomosiomis priemonėmis būtų galima ją išspręsti. Todėl priimant sprendimą dėl dar tolesnio Susitarimo pratęsimo turėtų būti atsižvelgiama į Susitarimo poveikio ES ir nacionaliniams kelių transporto sektoriams tyrimo rezultatus, kurie Komisijai turėtų būti pateikti iki baigiant galioti Susitarimui, t. y. iki 2027 m. kovo 31 d. Šis tyrimas apims visas dvidešimt septynias valstybes nares, bet daugiausia dėmesio bus skiriama toms, su kurių krovinių kelių transporto paslaugų teikėjais, tikėtina, tiesiogiai konkuruos tų paslaugų teikėjai iš Ukrainos, – pirma, su Ukraina besiribojančioms valstybėms narėms (Lenkijai, Slovakijai, Vengrijai ir Rumunijai) ir, antra, valstybėms narėms, kurios gali būti labiau tiesiogiai paveiktos nei kitos, nors ir neturi bendros sienos su Ukraina (Estijai, Latvijai, Lietuvai, Čekijos Respublikai, Slovėnijai, Kroatijai ir Bulgarijai). Tiriant padėtį su Ukraina besiribojančiose valstybėse narėse, bus įvertintas ir galimas subnacionalinio lygmens poveikis ar poveikis tam tikros kategorijos vežėjams. Tyrimo ataskaitoje visų pirma bus aprašyta, kokią poziciją prekių vežimo keliais tarp ES ir Ukrainos srityje užima ES ir kokią Ukrainos krovinių kelių transporto paslaugų teikėjai; šios pozicijos bus palygintos su padėtimi prieš karą; bus paaiškintos visų pokyčių priežastys; bus įvertintas visų pokyčių poveikis; bus pasiūlyta ES veiklos vykdytojų interesams apsaugoti skirtų taisomųjų nustatyto neigiamo poveikio šalinimo priemonių, įskaitant, jei tikslinga, Susitarimo galiojimo pabaigą ir galimą Susitarimo pakeitimą kitomis tinkamomis Ukrainai naudingomis priemonėmis.

Be to, siekiant reaguoti į kai kurių valstybių narių (žr. pirmiau) išreikštą susirūpinimą dėl būtinybės suvienodinti ES ir Ukrainos krovinių kelių transporto paslaugų teikėjų veiklos sąlygas, į veiksmų gaires, dėl kurių tariamasi su Ukrainos vyriausybe ir kurių įgyvendinimą stebi Komisija, bus įtrauktas tikslas kuo greičiau suderinti Ukrainos teisės aktus su tam tikromis svarbiausiomis ES kelių transporto *acquis* dalimis. Priimant sprendimą dėl dar tolesnio Susitarimo pratęsimo, bus atsižvelgta į šio tikslo įgyvendinimo pažangą. Pagal pridedamą Jungtinio komiteto sprendimo projekto priedėlį, tai visų pirma bus susiję su kelių transporto *acquis* socialine dalimi (nuostatomis dėl vairavimo trukmės, pertraukų, poilsio

laiko, darbo laiko), kuo ankstesniu antrosios versijos išmaniųjų tachografų sumontavimu ir kelių transporto *acquis* dalimi, susijusia su rinka (ES specifikacijas atitinkančio nacionalinio elektroninio kelių transporto įmonių registro sukūrimu ir sąlygomis, susijusiomis su įsisteigimo reikalavimu). Būtent šie įpareigojimai pasirinkti dėl to, kad jie susiję su tais *acquis* elementais, kurių Ukraina dar nėra perkėlus į savo teisę ir kurie yra labai svarbūs siekiant užtikrinti, kad ES ir Ukrainos veikimo sąlygos (patekimo į rinką taisyklės ir socialinės taisyklės) įgyvendinant Susitarimą būtų vienodos. Šis aspektas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į šiuo metu vykstančias stojimo derybas⁹.

Šis pasiūlymas teikiamas po pasiūlymo dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Europos Sąjungos ir Moldovos Respublikos susitarimu dėl krovinių vežimo keliais¹⁰ įsteigta Jungtiniame komitete, dėl to susitarimo pratęsimo¹¹. Tas pasiūlymas buvo susijęs su susitarimo su Moldovos Respublika, kurį Sąjunga pasirašė 2022 m. birželio 29 d.¹² ir kuris buvo pratęstas iki 2025 m. gruodžio 31 d.¹³, pratęsimu 18 mėnesių.

4. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

Todėl pozicija, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu, turėtų atitikti tai, kas išdėstyta prie šio pasiūlymo pridedamame Jungtinio komiteto sprendimo projekte.

5. TEISINIS PAGRINDAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti Tarybos sprendimai, kuriais nustatomos „pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigta organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas.

Jungtinis komitetas yra susitarimu, t. y. Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimu dėl krovinių vežimo keliais, įsteigtas organas.

Numatomas Jungtinio komiteto pagal Susitarimo 7 straipsnio 2 dalį turimas priimti sprendimas dėl Susitarimo galiojimo trukmės pratęsimo yra teisinę galią turintis aktas ir bus privalomas pagal tarptautinę teisę.

Numatomu aktu Susitarimo institutinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama. Todėl siūlomo Tarybos sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

⁹ EUCO 20/23.

¹⁰ OL L 181, 2022 7 7, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025) 411 *final*.

¹² OL L 226, 2023 9 14, p. 1.

¹³ OL L, 2024/1266, 2024 4 30.

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su kelių transportu. Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra SESV 91 straipsnis.

6. NUMATOMO AKTO SKELBIMAS

Priimtą Jungtinio komiteto sprendimą tikslinga paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimu dėl krovinių vežimo keliais įsteigta Jungtiniame komitete, dėl Susitarimo pratęsimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 2022 m. birželio 29 d. Sąjunga pasirašė Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimą dėl krovinių vežimo keliais¹⁴ (toliau – Susitarimas) ir jis įsigaliojo 2022 m. gruodžio 5 d.¹⁵;
- (2) Susitarimo 7 straipsnio 1 dalimi įsteigtas Jungtinis komitetas, kurio užduotis – prižiūrėti ir stebėti Susitarimo taikymą ir įgyvendinimą, taip pat periodiškai tikrinti, kaip Susitarimas veikia atsižvelgiant į jo tikslus. Pagal Susitarimo 7 straipsnio 2 dalį, ne vėliau nei prieš tris mėnesius iki Susitarimo galiojimo pabaigos Jungtinis komitetas turi būti sušauktas tam, kad įvertintų, ar Susitarimą reikia pratęsti, ir priimtų atitinkamą sprendimą;
- (3) 2023 m. kovo 16 d. Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 2/2023¹⁶ Susitarimas buvo pratęstas iki 2024 m. birželio 30 d.;
- (4) 2024 m. birželio 20 d. pasirašytu keičiančiuoju susitarimu Susitarimas buvo iš dalies pakeistas ir pratęstas iki 2025 m. birželio 30 d., numatant galimybę jį savaime pratęsti dar šešių mėnesių laikotarpiui¹⁷. Keičiantysis susitarimas buvo laikinai taikomas nuo jo pasirašymo dienos. 2025 m. birželio 17 d. Europos Parlamentas pritarė keičiančiojo susitarimo sudarymui, o 2025 m. liepos 15 d. Taryba priėmė sprendimą jį sudaryti. Susitarimas taikomas iki 2025 m. gruodžio 31 d.;
- (5) Susitarimas daro teigiamą poveikį – palengvina krovinių vežimą keliais tarp Ukrainos ir Europos Sąjungos teritorijų ir per jas ir padeda tinkamai veikti solidarumo koridoriams Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą metu, todėl, kad ir Europos Sąjunga, ir Ukraina galėtų toliau gauti iš to naudos, Susitarimas turėtų būti pratęstas iki 2027 m. kovo 31 d.;
- (6) Jungtinis komitetas kitame posėdyje turi priimti sprendimą dėl poreikio vėl pratęsti Susitarimą ir dėl tokio pratęsimo trukmės. Tas sprendimas bus privalomas Sąjungai;

¹⁴ OL L 179, 2022 7 6, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ OL L 226, 2023 9 14, p. 2.

¹⁶ OL L 123, 2023 5 8, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/929/oj>.

¹⁷ OL L, 2024/1878, 2024 7 2, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

- (7) todėl reikia nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtiniame komitete, dėl Susitarimo pratęsimo;
- (8) atsižvelgdama į pareikštą susirūpinimą ir į netikrumą dėl galimo neigiamo Susitarimo poveikio kai kurioms valstybėms narėms, Komisija pradės Susitarimo poveikio ES ir nacionaliniams kelių transporto sektoriams tyrimą. Dar tolesnis Susitarimo pratęsimas turėtų priklausyti nuo to, ar bus padaryta pakankama pažanga derinant Ukrainos teisės aktus su svarbiomis į jos teisę dar neperkeltomis ES kelių transporto *acquis* nuostatomis, susijusiomis su patekimu į rinką ir socialiniais aspektais, ir nuo tyrimo rezultatų;
- (9) todėl pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi, dėl Susitarimo pratęsimo ir dėl tokio pratęsimo trukmės turėtų būti grindžiama pridedamu sprendimo projektu,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Europos Sąjungos ir Ukrainos susitarimo dėl krovinių vežimo keliais (toliau – Susitarimas) 7 straipsniu įsteigame Jungtiniame komitete, dėl Susitarimo pratęsimo ir dėl tokio pratęsimo trukmės yra grindžiama prie šio sprendimo pridedamu Jungtinio komiteto sprendimo projektu.

Neesminiams Jungtinio komiteto sprendimo projekto pakeitimams Sąjungos atstovai Jungtiniame komitete gali pritarti be papildomo Tarybos sprendimo.

2 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė*