



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2025. gada 1. septembrī
(OR. en)

12258/25

Starpiestāžu lieta:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2025. gada 1. septembris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

Temats: Priekšlikums
PADOMES LĒMUMS
par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā
komitejā, kas izveidota ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu
par kravu autopārvadājumiem, attiecībā uz nolīguma darbības
turpināšanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2025) 474 final.

Pielikumā: COM(2025) 474 final

Briselē, 1.9.2025.
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

**par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā komitejā, kas izveidota
ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem,
attiecībā uz nolīguma darbības turpināšanu**

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar kuru nosaka nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā komitejā, kas izveidota ar 2022. gada 29. jūnijā Lionā parakstīto Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem¹ (turpmāk “nolīgums”), un kas attiecas uz nolīguma darbības turpināšanu saskaņā ar tā 7. panta 2. punktu.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Nolīgums tiek provizoriski piemērots no 2022. gada 29. jūnija. Tas tika apstiprināts Eiropas Savienības vārdā un stājās spēkā 2022. gada 5. decembrī². Ar Apvienotās komitejas 2023. gada 16. marta Lēmumu Nr. 2/2023 nolīguma darbības termiņš tika pagarināts līdz 2024. gada 30. jūnijam³. Ar 2024. gada 20. jūnijā Briselē parakstīto grozošo nolīgumu tas tika izmainīts un tā darbības termiņš pagarināts līdz 2025. gada 30. jūnijam ar automātisku pagarināšanu uz sešu mēnešu periodu⁴, un tas tiek provizoriski piemērots kopš tā laika. Eiropas Parlaments 2025. gada 17. jūnijā pieņēma savu piekrišanu grozošā nolīguma noslēgšanai, un Padome 2025. gada 15. jūlijā pieņēma lēmumu par grozošā nolīguma noslēgšanu. Grozītais nolīgums ir piemērojams līdz 2025. gada 31. decembrim.

Nolīguma mērķis ir, ņemot vērā Krievijas nelikumīgo agresijas karu pret Ukrainu un būtiskos traucējumus, ko tas rada visiem transporta veidiem Ukrainā, pagaidu kārtā atvieglot kravu autopārvadājumus starp Ukrainu un Eiropas Savienību un caur tām, piešķirot papildu tiesības kravu tranzītam un pārvadājumiem starp Ukrainu un ES.

Ukraina 2023. gada augustā atsāka pārvadājumus pa Melno jūru, ko galvenokārt izmanto graudu eksportam, bet ir ierobežota kapacitāte nelauksaimnieciskām kravām. Tomēr drošības jautājumi joprojām ir kritiski svarīgi, un šis maršruts vēl nav uzticama alternatīva, kā risināt valsts plašās importa un eksporta vajadzības, to skaitā militārās un humānās palīdzības un/vai degvielas piegādes.

Šajā kontekstā ES un Ukrainas solidaritātes joslas⁵ pārvadājumos pa dzelzceļu, ceļu un iekšzemes ūdensceļiem kļuvušas par vitāli svarīgām Ukrainai, ļaujot eksportēt dažus lauksaimniecības ražojumus un tādējādi palielinot pasaules nodrošinātību ar pārtiku. Tās joprojām ir galvenais ceļš citu Ukrainas preču (piem., dzelzs, tērauda) eksportam un visu Ukrainai vajadzīgo preču (to skaitā degvielas un humānās palīdzības) importam. Ir aplēsts, ka 2025. gada aprīlī solidaritātes joslas nodrošināja 70 % Ukrainas nelauksaimniecisko ražojumu eksporta (salīdzinājumā ar aptuveni 30 % pa Melno jūru) un aptuveni 20 % Ukrainas graudu, eļļas augu un saistītu ražojumu eksporta (salīdzinājumā ar aptuveni 80 % pa Melno jūru)⁶.

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

² Padomes Lēmums (ES) 2022/2435 (2022. gada 5. decembris) par to, lai Eiropas Savienības vārdā noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem (OV L 319, 13.12.2022., 5. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ OV L, 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_lv.

⁶ Avots: Eiropas Komisijas aplēses, pamatojoties uz Ukrainas muitas administrācijas sniegtajiem datiem.

Autotransports ir vitāli svarīgs tirdzniecībai starp ES un Ukrainu, izmantojot solidaritātes joslas. Tam ir īpaši svarīga loma vērtīgu nelauksaimniecisko ražojumu importā, jo 2023. gadā Ukrainā pa autoceļiem tika importēti gandrīz 50 % šāda veida preču, kas ir vairāk nekā 75 % no nelauksaimniecisko ražojumu importa vērtības izteiksmē.

Lai uzraudzītu un pārraudzītu nolīguma piemērošanu un īstenošanu, tika izveidota Apvienotā komiteja. Tā lemj arī par nolīguma darbības turpināšanu. Saistībā ar to Apvienotajai komitejai ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms nolīguma termiņa beigām, t. i., vēlākais līdz 2025. gada 30. septembrim, jāveic novērtēšana un jālemj par nolīguma darbības turpināšanu. Saskaņā ar nolīguma 7. panta 5. punktu Apvienotā komiteja lēmumus pieņem vienprātīgi.

Šis priekšlikums tika apspriests Padomes Sauszemes transporta jautājumu darba grupā 2025. gada 17. un 22. jūlijā, pamatojoties uz Komisijas neoficiālu dokumentu.

• **Nolīguma ietekme**

Komisijai pieejamie dati liecina, ka nolīgums joprojām pilda savu pamatfunkciju attiecībā uz Ukrainas ekonomiku un joprojām ir būtisks ES eksportam uz Ukrainu.

- Saskaņā ar *Eurostat* datiem ES importa apjoms no Ukrainas pa autoceļiem ievērojami pieauga pēc nolīguma stāšanās spēkā. ES imports no Ukrainas pa autoceļiem pieauga par 64 % no 1 800 000 tonnu 2021. gada 3. ceturksnī līdz 2 945 000 tonnu 2022. gada 3. ceturksnī. Kopš tā laika ES imports no Ukrainas ir stabilizējies, sasniedzis 7 749 000 tonnu 2024. gadā, kas ir par 13 % vairāk salīdzinājumā ar 6 869 000 tonnu 2021. gadā pirms Krievijas agresijas kara pret Ukrainu. Vērtības izteiksmē ES imports no Ukrainas pa autoceļiem ir pieaudzis par 12 % no 9,006 miljoniem EUR 2021. gadā līdz 10,108 miljoniem EUR 2024. gadā.
- Saskaņā ar *Eurostat* datiem pēc apjoma ES (visu preču) eksports uz Ukrainu pa autoceļiem pieauga par 36 % no 1 797 000 tonnu 2021. gada 3. ceturksnī līdz 2 446 000 tonnu 2022. gada 3. ceturksnī. Kopš tā laika ES eksporta uz Ukrainu pa autoceļiem kopējais apjoms ir stabilizējies, sasniedzis 7 617 000 tonnu 2024. gadā, kas ir par 11 % vairāk nekā 6 873 000 tonnu 2021. gadā pirms Krievijas agresijas kara pret Ukrainu. Vērtības izteiksmē ES eksports uz Ukrainu pa autoceļiem ir pieaudzis par 48 % no 22,526 miljoniem EUR 2021. gadā līdz 33,434 miljoniem EUR 2024. gadā.
- Tādējādi pēc nolīguma parakstīšanas ES eksports uz Ukrainu pa autoceļiem vērtības izteiksmē ir audzis straujāk nekā imports no Ukrainas, kā rezultātā tirdzniecības bilance 2024. gadā ir augusi par 73 % salīdzinājumā ar 2021. gadu (no 13,520 miljoniem EUR 2021. gadā līdz 23,326 miljoniem EUR 2024. gadā).
- Šie skaitļi parāda, ka ceļu kapacitātes optimizācijai bija liela nozīme alternatīvu koridoru starp ES un Ukrainu atbalstīšanā, palīdzot Ukrainas ekonomikai un realizējot tai vajadzīgo preču transportēšanu laikā, kad tradicionālie pārvadājumu maršruti reģionā kļuva nepieejami Krievijas agresijas kara dēļ pret Ukrainu.
- Saskaņā ar *Eurostat* datiem valstu līmenī šīs pozitīvās tendences apliecināja gandrīz visas dalībvalstis, īpaši tās dalībvalstis, kuras robežojas ar Ukrainu. Polijā eksports uz Ukrainu pa autoceļiem vērtības izteiksmē 2024. gadā pieauga par 85 % salīdzinājumā ar 2021. gadu, bet imports no Ukrainas pa autoceļiem tajā pašā laikposmā pieauga par 8 %, kas rezultējās pozitīvā 8,237 miljonu EUR tirdzniecības bilancē 2024. gadā. Rumānijā eksports uz Ukrainu pa autoceļiem vērtības izteiksmē 2024. gadā pieauga par 124 % salīdzinājumā ar 2021. gadu, bet imports no Ukrainas

pa autoceļiem tajā pašā laikposmā pieauga par 15 %, kas rezultējās pozitīvā 677 miljonu EUR tirdzniecības bilancē 2024. gadā. Slovākijā eksports uz Ukrainu pa autoceļiem vērtības izteiksmē 2024. gadā pieauga par 106 % salīdzinājumā ar 2021. gadu, bet imports no Ukrainas pa autoceļiem tajā pašā laikposmā pieauga par 31 %, kas rezultējās pozitīvā 803 miljonu EUR tirdzniecības bilancē 2024. gadā. Tikai Ungārijā bija neliels kritums tirdzniecības bilancē, jo eksports pa autoceļiem vērtības izteiksmē laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam samazinājās par 17 % un imports pa autoceļiem tajā pašā laikposmā samazinājās par 22 %, kas rezultējās negatīvā 90 miljonu EUR tirdzniecības bilancē 2024. gadā.

- Autotransporta nozīmību pierādīja arī fakts, ka 80 % degvielas Ukrainā tika importēti no ES, transportējot to pa autoceļiem. Ar autotransportu Ukrainā no ES tiek importēti aptuveni 70 % farmaceitisko ražojumu, un aptuveni 80 % no visu farmaceitisko ražojumu importa uz Ukrainu no ES tika transportēti pa autoceļiem. Tādēļ sauszemes koridors ir joprojām būtisks ne tikai graudiem, bet arī visiem citiem ražojumiem, kuri Ukrainai vajadzīgi vai tiek eksportēti.
- Ukraina 2023. gada augustā Melnajā jūrā izveidoja alternatīvu koridoru galvenokārt graudu eksportam. Taču šis koridors joprojām ir pakļauts Krievijas uzbrukumiem. Šā koridora kapacitātes aplēse ir aptuveni 100 miljoni tonnu gadā, lai gan Melnās jūras kapacitātes līmenis pirms kara bija 150 miljoni tonnu gadā. Ukrainas eksports pa Melno jūru 2025. gada aprīlī bija aptuveni 4,6 miljoni tonnu, tajā skaitā apmēram 3,2 miljoni tonnu lauksaimniecības ražojumu un apmēram 1,4 tonnas nelauksaimniecisku ražojumu, bet Ukrainas imports pa Melno jūru 2025. gada aprīlī tika lēsts aptuveni 0,7 miljoni tonnu apmērā⁷. Šis alternatīvais Melnās jūras koridors, lai arī būdams vērtīgs elements graudu eksportam, nevar aizstāt visu preču autopārvadājumus, kad tās pārsvarā tiek importētas Ukrainā no ES. Turklāt autotransports ir elastīgāka un uzticamāka alternatīva nekā citi transporta veidi, īpaši attiecībā uz precēm ar lielu pievienoto vērtību.
- Pieejamie dati liek domāt, ka Ukrainas robežu šķērsojušo ES autopārvadātāju skaits samazinājās no 370 000 2021. gadā un 345 000 2022. gadā līdz 303 000 2023. gadā un 203 000 2024. gadā⁸. Attiecībā uz tirdzniecības apjomu starp ES un Ukrainu, ko nodrošina autotransports, dažas dalībvalstis ziņo par to teritorijās iedibināto kravu autopārvadātāju tirgus daļas zaudējumu salīdzinājumā ar Ukrainā iedibinātiem kravu autopārvadātājiem. Šīs dalībvalstis apgalvo, ka tā notiek Ukrainas kravu autopārvadātāju mazāku darbības izmaksu dēļ. Šo samazinājumu varētu būt izraisījuši vairāki citi faktori. Karš apgrūtinā ES kravu autopārvadātāju aktivitāti Ukrainā, galvenokārt tādēļ, ka ES kravu autopārvadātāji nevēlas doties uz dažām Ukrainas daļām, kuras atrodas tuvāk frontes līnijai, un ka ir grūti apdrošināties pret riskiem, kas saistīti ar karu. Turklāt autopārvadājumi uz Ukrainu un no tās vidēji veido tikai nelielu daļu pat robeždalībvalstu ES kravu autopārvadātāju darbības. Tādēļ, lai gan ietekme uz tirgu varētu būt sajūtama vietējā līmenī, Komisijai nav pierādījumu, ka nolīgums ir būtiski negatīvi ietekmējis autopārvadājumu tirgus dalībvalstīs.

⁷ Avots: Eiropas Komisijas aplēses, pamatojoties uz Ukrainas muitas administrācijas sniegtajiem datiem.

⁸ Avots: Ukrainas iestāžu sniegti dati.

3. NOLĪGUMA DARBĪBAS TURPINĀŠANA

• Apvienotā komiteja

Ar nolīguma 7. pantu tika izveidota Apvienotā komiteja, kuras uzdevums ir uzraudzīt un pārraudzīt nolīguma piemērošanu un īstenošanu un regulāri pārskatīt tā darbību, ņemot vērā tā mērķus. Saskaņā ar šo noteikumu Apvienoto komiteju veido Pušu pārstāvji. Tajā lēmumus pieņem vienprātīgi, un tie ir saistoši pusēm.

Saskaņā ar 7. panta 2. punktu Apvienoto komiteju sasauca ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms nolīguma termiņa beigām, lai novērtētu un lemtu par vajadzību turpināt nolīguma darbību, kā arī par tās ilgumu.

• Paredzētais Apvienotās komitejas akts

Apvienotajai komitejai saskaņā ar nolīguma 7. panta 2. punktu lēmums par nolīguma darbības turpināšanu ir jāpieņem līdz 2027. gada 31. martam.

Pagarināšanas iemesli ir daudzējādi.

- Pirmkārt, nolīguma pārraudzība parādījusi, ka tam bijusi būtiska loma solidaritātes joslu kontekstā, nodrošinot Ukrainas ekonomikas izdzīvošanu ne tikai attiecībā uz lauksaimniecības produktu eksportu, bet atvieglojot arī Ukrainas nelauksaimniecisko ražojumu eksportu.
- Otrkārt, nolīgumam bijusi kritiski svarīga loma Ukrainai vajadzīgo importa ražojumu, tajā skaitā degvielas un humānās palīdzības, pieejamības nodrošināšanā. Šajā ziņā tas būtiski veicināja ES eksportu uz Ukrainu, nodrošinot ekonomisku ieguvumu Savienībai un tās dalībvalstīm. Tas varētu, īpaši robeždalībvalstīm, zināmā mērā atsvērt eksporta uz Krieviju izbeigšanu ES sankciju rezultātā.
- Treškārt, tirdzniecības pieaugums, izmantojot autopārvadājumus, starp ES un Ukrainu pierāda, ka nolīgums turpinās būt kritiski svarīgs, lai atbalstītu Ukrainu un tās atjaunošanas centienus, neraugoties uz Krievijas agresijas karu.
- Ceturtkārt, Komisija nav identificējusi nekādus būtiskus traucējumus ES kravu autopārvadājumu tirgū, kas būtu radušies nolīguma dēļ. Iespējamā nolīguma izraisītā Ukrainas kravu autopārvadātāju negodīgā konkurence ES iekšienē ir ierobežota, jo Ukrainas kravu autopārvadātājiem ir piešķirtas ierobežotas tiesības piekļūt tirgum salīdzinājumā ar tām, kādas ir ES dalībvalstīs iedibinātiem kravu autopārvadātājiem. Nolīgums ļauj veikt tikai divpusējus un tranzīta pārvadājumus un liedz veikt pārrobežu tirdzniecību un kabotāžu. Turklāt autopārvadājumi uz Ukrainu un no tās vidēji veido tikai nelielu daļu ES kravu autopārvadātāju darbībās. Tādēļ, lai gan ietekme uz tirgu varētu būt sajūtama vietējā vai reģionālā līmenī, kam būtu vajadzīga ciešāka pārraudzība, nav pierādījumu, ka nolīgums ir radījis būtiskus traucējumus autopārvadājumu tirgū ES vai pat valstu līmenī.
- Piektkārt, izmaiņas, kas nolīgumā izdarītas 2024. gadā, būtiski pastiprināja tā izpildes panākšanu, izveidojot tiesisko satvaru, kas ļauj veikt efektīvu kontroli un nepieļaut ļaunprātīgu izmantošanu. Nolīguma praktiskās īstenošanas *ad hoc* darba grupas, kura izveidota atbilstoši nolīguma 7.A pantam, sanāksmes notika 2025. gada 24. martā un 25. jūnijā. Nolīguma īstenošanas pārraudzības gaitā netika gūti pierādījumi par būtiskām neatbilstībām vai ļaunprātīgu izmantošanu. Konkrēti, atbilstīgi nolīguma 5.A pantam transportlīdzekļu vadītājiem noteiktais pienākums atļauju vadīt līdz transportlīdzeklī neradīja nekādas ievērojamas grūtības, un Ukrainas kravu autopārvadātājiem izdotajās atļaujās iekļautais kvadrātkods efektīvi

nodrošina to esības un derīguma kontroli. Nolīguma 5.C pantam atbilstošā prasība pēc uzlīmes tiek pienācīgi ievērota. Attiecībā uz to nolīguma 5.D pantā noteikto pasākumu īstenošanu, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka kravu autopārvadātāji pilda savus pienākumus, viena dalībvalsts ziņoja par ievērojamu skaitu pārkāpumu, par kuriem pašlaik Ukrainā ir uzsāktas nepieciešamās procedūras, iesaistot attiecīgos pārvadātājus, nolūkā spriest par papildu pasākumu ieviešanu. Līdz šim neviens no šiem ziņojumiem nav kalpojis par pamatu liegt Ukrainas kravu autopārvadātājiem iespēju izmantot šā nolīguma 5.D panta 3. punktā noteiktās tiesības. Visbeidzot, dalībvalstis nav ziņojušas par pārkāpumiem saistībā ar atbilstoši nolīguma 5.B pantam ieviesto pienākumu vadīt līdzīgi transportlīdzeklī attiecīgus dokumentus, kas uzrādāmi autotransporta pakalpojumu kontrolē uz ceļa, vai ar nolīguma 5.E pantā noteiktās savstarpējās palīdzības klauzulas īstenošanu.

Turklāt nolīguma darbības turpināšana līdz 2027. gada 31. martam ir nepieciešama, jo nosacījumi, kas pamato sākotnējā nolīguma noslēgšanu, joprojām ir noteicoši. Krievijas agresijas karš pret Ukrainu nav beidzies, un nolīgums būtiski atbalstītu atjaunošanas centienus Ukrainā pat tad, ja notiktu uguns pārtraukšana vai miera process.

Par negatīvu ietekmi uz kravu autopārvadājumu nozari joprojām runā divas dalībvalstis, kurām ir robeža ar Ukrainu, un tās atbalsta vēl divas. Pašlaik trūkst datu, lai novērtētu, kāds ir potenciālās problēmas apmērs, kādā mērā tās ir nolīguma sekas un kādi būtu korektīvie pasākumi. Tādēļ nolīguma darbības pagarināšanā būtu jāņem vērā rezultāti, kas tiks gūti pētījumā par nolīguma ietekmi uz autotransporta nozari ES un valstu līmenī un kas Komisijai būtu jāsaņem pirms nolīguma darbības termiņa beigām 2027. gada 31. martā. Šis pētījums ietver visas 27 dalībvalstis, bet īpaša uzmanība būs veltīta tām dalībvalstīm, kuras varētu tieši saskarties ar Ukrainas kravu autopārvadātāju konkurenci, – pirmkārt, tām, kurām ir robeža ar Ukrainu (Polija, Slovākija, Ungārija un Rumānija), un, otrkārt, tām, kuras varētu būt tiešāk skartas nekā pārējās dalībvalstis, lai gan tām nav robežas ar Ukrainu (Igaunija, Latvija, Lietuva, Čehijas Republika, Slovēnija, Horvātija, Bulgārija). Attiecībā uz dalībvalstīm, kurām ir robeža ar Ukrainu, tajā tiks aplūkota jebkāda ietekme vietējā līmenī vai jebkāda ietekme uz noteiktu pārvadātāju kategoriju. Pētījumā tiks konkrēti aprakstīta ES un Ukrainas kravu autopārvadātāju attiecīgā pozīcija kravu autopārvadājumos starp ES un Ukrainu, tā tiks salīdzināta ar pozīciju pirms kara, tiks skaidroti jebkādu izmaiņu cēloņi, tiks novērtēta jebkādu izmaiņu ietekme; lai aizsargātu ES pārvadātāju intereses, tiks ieteikti jebkādas pamanītas negatīvās ietekmes mazināšanas ceļi, tajā skaitā attiecīgā gadījumā nolīguma darbības izbeigšana un tā potenciāla aizstāšana ar citiem piemērotiem Ukrainai labvēlīgiem pasākumiem.

Turklāt, lai kļiedētu dažu dalībvalstu paustās bažas par vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem ES un Ukrainas kravu autopārvadātājiem (sk. iepriekš), Ukrainas iespējami ātra pieskaņošanās ES autotransporta *acquis* dažām galvenajām nostādnēm tiks iekļauta plānā, par ko tiks panakta vienošanās ar Ukrainas valdību un kuru pārraudzīs Komisija. Virzība tiks ņemta vērā jebkādā turpmākā nolīguma darbības pagarināšanā. Īpaši tas attieksies uz autotransporta *acquis* sociālo pīlāru (transportlīdzekļa vadīšanas laiku, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem, darba laikiem), viedo tahogrāfu 2. versijas ātru ieviešanu un autotransporta *acquis* tirgus pīlāru (ES specifikācijām atbilstoša autotransporta uzņēmumu valsts elektroniska reģistra izveidi, nosacījumiem saistībā ar iedibināšanas prasību) saskaņā ar pievienotā Apvienotās komitejas lēmuma projekta papildinājumu. Šie pienākumi tika izraudzīti tādēļ, ka tie ir *acquis* elementi, kurus Ukraina vēl nav transponējusi un kuriem nolīguma satvarā ir būtiska nozīme vienlīdzīgu konkurences apstākļu izveidē ES un Ukrainai

(piekļuve tirgum un sociālie noteikumi). Tas viss būtu jāaplūko uz notiekošo pievienošanās sarunu fona⁹.

Šis priekšlikums ir līdzīgs priekšlikumam par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā komitejā, kura izveidota ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Moldovas Republiku par kravu autopārvadājumiem¹⁰, attiecībā uz minētā nolīguma darbības turpināšanu¹¹. Šis priekšlikums attiecas uz Nolīguma ar Moldovas Republiku, kuru Savienība parakstīja 2022. gada 29. jūnijā¹² un kura darbības termiņš tika pagarināts līdz 2025. gada 31. decembrim¹³, darbības termiņa pagarināšanu par 18 mēnešiem.

4. NOSTĀJA, KAS JĀIEŅEM SAVIENĪBAS VĀRDĀ

Tādēļ nostājai, kas jāieņem Savienības vārdā, vajadzētu saskanēt ar šim priekšlikumam pievienoto Apvienotās komitejas lēmuma projektu.

5. JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti Padomes lēmumi, ar kuriem nosaka “nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu”.

Jēdziens “lēmumi ar juridiskām sekām” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru.

Apvienotā komiteja ir struktūra, kas izveidota ar nolīgumu, proti, Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem.

Paredzētais lēmums par nolīguma darbības pagarināšanu, kuru Apvienotā komiteja ir aicināta pieņemt, ir akts ar juridiskām sekām, un tas būs saistošs saskaņā ar starptautiskajām tiesībām atbilstīgi nolīguma 7. panta 2. punktu.

Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu. Tāpēc ierosinātā Padomes lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti, no kuriem viens ir klasificējams kā galvenais, bet otrs ir tikai pakārtots, lēmums saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenajam jeb dominējošajam mērķim vai komponentam.

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz autotransportu. Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir LESD 91. pants.

6. PAREDZĒTĀ AKTA PUBLICĒŠANA

Apvienotās komitejas lēmumu pēc pieņemšanas pienākas publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

⁹ EUCO 20/23.

¹⁰ OV L 181, 7.7.2022., 4. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025)411 final.

¹² OV L 226, 14.9.2023., 1. lpp.

¹³ OV L, 2024/1266, 30.4.2024.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā komitejā, kas izveidota ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem, attiecībā uz nolīguma darbības turpināšanu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Savienība Nolīgumu starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem¹⁴ ("nolīgums") parakstīja 2022. gada 29. jūnijā, un tas stājās spēkā 2022. gada 5. decembrī¹⁵.
- (2) Ar nolīguma 7. panta 1. punktu tika izveidota Apvienotā komiteja, kura uzrauga un pārrauga nolīguma piemērošanu un īstenošanu, kā arī periodiski pārskata tā darbību attiecībā pret tā mērķiem. Ievērojot nolīguma 7. panta 2. punktu, Apvienotā komiteja ir jāsasauca ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms nolīguma termiņa beigām, lai novērtētu un lemtu par vajadzību turpināt nolīguma darbību.
- (3) Ar Apvienotās komitejas 2023. gada 16. marta Lēmumu Nr. 2/2023¹⁶ nolīguma darbības termiņš tika pagarināts līdz 2024. gada 30. jūnijam.
- (4) Ar 2024. gada 20. jūnijā parakstīto grozošo nolīgumu tas tika izmainīts un tā darbības termiņš pagarināts līdz 2025. gada 30. jūnijam ar automātisku pagarināšanu uz sešu mēnešu periodu¹⁷. Grozošo nolīgumu provizorisks piemēro no tā parakstīšanas datuma. Eiropas Parlaments 2025. gada 17. jūnijā pieņēma savu piekrišanu grozošā nolīguma noslēgšanai, un Padome 2025. gada 15. jūlijā pieņēma lēmumu par grozošā nolīguma noslēgšanu. Nolīgums ir piemērojams līdz 2025. gada 31. decembrim.
- (5) Lai Eiropas Savienība un Ukraina varētu turpināt gūt labumu no nolīguma pozitīvās ietekmes, atvieglojot kravu autopārvadājumus starp Ukrainu un Eiropas Savienību un caur tām un Krievijas agresīvā kara pret Ukrainu kontekstā atbalstot solidaritātes joslu labu funkcionēšanu, nolīguma darbība būtu jāpagarina līdz 2027. gada 31. martam.
- (6) Apvienotajai komitejai nākamajā sanāksmē jāpieņem lēmums par vajadzību turpināt nolīguma darbību, arī par to, uz cik ilgu laiku to vajadzētu pagarināt. Šis lēmums būs Savienībai saistošs.

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

¹⁵ OV L 226, 14.9.2023., 2. lpp.

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

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

- (7) Tāpēc ir nepieciešams noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā komitejā attiecībā uz nolīguma darbības turpināšanu.
- (8) Ņemot vērā bažas un nenoteiktību saistībā ar nolīguma iespējamo negatīvo ietekmi uz dažām dalībvalstīm, Komisija ievadīs pētījumu par nolīguma ietekmi uz autotransporta nozari ES un valstu līmenī. Turpmākiem darbības termiņa pagarinājumiem vajadzētu būt atkarīgiem no progresa, kāds panākts to Ukrainas tiesību aktu pieskaņošanā attiecīgajām prasībām par piekļuvi tirgum un ES autotransporta sociālā *acquis*, kuri vēl nav transponēti, un, lemjot par pagarinājumiem, būtu jāņem vērā minētā pētījuma rezultāti.
- (9) Tādēļ Savienības nostājai attiecībā uz nolīguma darbības turpināšanu un ilgumu būtu jābalstās uz pievienoto lēmuma projektu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Apvienotajā komitejā, kas izveidota ar Nolīguma starp Eiropas Savienību un Ukrainu par kravu autopārvadājumiem ("nolīgums") 7. pantu, attiecībā uz nolīguma darbības turpināšanu, tostarp pagarinājuma ilgumu, pamatojas uz Apvienotās komitejas lēmuma projektu, kurš pievienots šim lēmumam.

Savienības pārstāvji Apvienotajā komitejā var vienoties par nelielām izmaiņām Apvienotās komitejas lēmuma projektā bez jauna Padomes lēmuma.

2. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*