

Brussel, 1 september 2025
(OR. en)

12258/25

**Interinstitutioneel dossier:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	1 september 2025
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Betreft:	Voorstel voor een BESLUIT VAN DE RAAD betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het gemengd comité dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg, met betrekking tot de voortzetting van de overeenkomst

De delegaties vinden hierbij document COM(2025) 474 final.

Bijlage: COM(2025) 474 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

**betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het
gemengd comité dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en
Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg, met betrekking tot de voortzetting van
de overeenkomst**

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het gemengd comité dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg, ondertekend in Lyon op 29 juni 2022¹ (hierna “de overeenkomst”), met betrekking tot de voortzetting van de overeenkomst in overeenstemming met artikel 7, lid 2, ervan.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De overeenkomst wordt voorlopig toegepast sinds 29 juni 2022. Zij is namens de Europese Unie goedgekeurd en is in werking getreden op 5 december 2022². Bij Besluit nr. 2/2023 van het gemengd comité van 16 maart 2023 is de overeenkomst verlengd tot en met 30 juni 2024³. Bij de wijzigingsovereenkomst die op 20 juni 2024 in Brussel is ondertekend, is de overeenkomst gewijzigd en verlengd tot en met 30 juni 2025, met stilzwijgende verlenging voor een extra periode van zes maanden⁴; sindsdien wordt zij voorlopig toegepast. Op 17 juni 2025 heeft het Europees Parlement ingestemd met de sluiting van de wijzigingsovereenkomst en op 15 juli 2025 heeft de Raad zijn besluit betreffende de sluiting van de wijzigingsovereenkomst aangenomen. De overeenkomst, zoals gewijzigd, is van toepassing tot en met 31 december 2025.

Aangezien de illegale aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne alle vervoerswijzen in Oekraïne ernstig heeft verstoord, heeft deze overeenkomst tot doel het goederenvervoer over de weg tussen en via Oekraïne en de Europese Unie tijdelijk te vergemakkelijken door aanvullende rechten inzake doorvoer en vervoer van goederen tussen Oekraïne en de EU te verlenen.

In augustus 2023 heeft Oekraïne het verkeer via de Zwarte Zee weer op gang gebracht, voornamelijk voor de uitvoer van graan, maar met beperkte capaciteit voor niet-landbouwproducten. Er heerst echter nog steeds grote bezorgdheid om de veiligheid, en deze alternatieve route is nog niet betrouwbaar genoeg om te voorzien in de ruimere invoer- en uitvoerbehoeften van het land, met inbegrip van de invoer van militaire en humanitaire hulp en brandstof.

In deze context zijn de solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne⁵, die gebruikmaken van spoorwegen, wegen en binnenwateren, een reddingslijn geworden voor Oekraïne, aangezien ze de uitvoer van bepaalde landbouwproducten mogelijk maken en zo bijdragen tot de mondiale voedselzekerheid. Ze vormen nog steeds de belangrijkste optie voor de uitvoer van andere Oekraïense goederen (zoals ijzer en staal) en voor de invoer van alle goederen die Oekraïne nodig heeft (zoals brandstof en humanitaire hulp). Naar schatting waren de solidariteitscorridors in april 2025 goed voor 70 % van de Oekraïense uitvoer van niet-

¹ PB L 179 van 6.7.2022, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

² Besluit (EU) 2022/2435 van de Raad van 5 december 2022 inzake de sluiting, namens de Europese Unie, van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne betreffende het goederenvervoer over de weg (PB L 319 van 13.12.2022, blz. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ PB 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_nl

landbouwproducten (tegenover ongeveer 30 % via de Zwarte Zee) en voor ongeveer 20 % van de Oekraïense uitvoer van graan, oliehoudende zaden en aanverwante producten (tegenover ongeveer 80 % via de Zwarte Zee)⁶.

Het wegvervoer is van cruciaal belang voor de handel tussen de EU en Oekraïne via de solidariteitscorridors, met name voor de invoer van waardevolle niet-landbouwproducten. In 2023 werd bijna 50 % van dit type goederen in Oekraïne ingevoerd over de weg; in waarde vertegenwoordigde dit meer dan 75 % van alle invoer van niet-landbouwproducten.

Er is een gemengd comité opgericht om toe te zien op de toepassing en uitvoering van de overeenkomst. Het comité beslist met name over de voortzetting van de overeenkomst. In dat verband moet het gemengd comité uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de overeenkomst, dat wil zeggen uiterlijk 30 september 2025, beoordelen en besluiten of het nodig is de overeenkomst voort te zetten. Overeenkomstig artikel 7, lid 5, van de overeenkomst neemt het gemengd comité zijn besluiten met eenparigheid van stemmen.

Het onderhavige voorstel is het gevolg van twee besprekingen die op 17 en 22 juli 2025 in de Groep landtransport van de Raad plaatsvonden op basis van een non-paper van de Commissie.

• **Gevolgen van de overeenkomst**

Uit de gegevens waarover de Commissie beschikt, blijkt dat de overeenkomst nog steeds een essentiële rol speelt voor de Oekraïense economie en van cruciaal belang blijft voor de EU-uitvoer naar Oekraïne.

- Volgens Eurostat is het volume van de EU-invoer uit Oekraïne over de weg na de inwerkingtreding van de overeenkomst met 64 % toegenomen, van 1 800 000 ton in het derde kwartaal van 2021 tot 2 945 000 ton in het derde kwartaal van 2022 (voor alle goederen). Sindsdien is de EU-invoer uit Oekraïne gestabiliseerd op 7 749 000 ton in 2024, 13 % meer dan de 6 869 000 ton in 2021, vóór de aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne. In waarde is de EU-invoer uit Oekraïne over de weg met 12 % toegenomen, van 9,006 miljard in 2021 tot 10,108 miljard in 2024.
- Volgens de gegevens van Eurostat is het volume van de EU-uitvoer naar Oekraïne over de weg met 36 % toegenomen, van 1 797 000 ton in het derde kwartaal van 2021 tot 2 446 000 ton in het derde kwartaal van 2022 (voor alle goederen). Sindsdien is het totale volume van de EU-uitvoer naar Oekraïne over de weg gestabiliseerd op 7 617 000 ton in 2024, 11 % meer dan de 6 873 000 ton in 2021, vóór de aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne. In waarde is de EU-uitvoer naar Oekraïne over de weg met 48 % toegenomen, van 22,526 miljard in 2021 tot 33,434 miljard in 2024.
- Sinds de ondertekening van de overeenkomst is de waarde van de EU-uitvoer naar Oekraïne over de weg dus sterker gegroeid dan de invoer uit Oekraïne, waardoor de handelsbalans in 2024 73 % hoger was dan in 2021 (13,520 miljard euro in 2021 tegenover 23,326 miljard euro in 2024).
- Deze cijfers tonen aan dat de optimalisering van de wegcapaciteit heeft bijgedragen tot de ondersteuning van alternatieve corridors tussen de EU en Oekraïne op een ogenblik dat de traditionele transportroutes in de regio onbeschikbaar werden door de

⁶ Bron: eigen ramingen van de Europese Commissie, op basis van gegevens van de Oekraïense douanediens.

Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Dit kwam de Oekraïense economie ten goede en maakte het mogelijk de goederen te vervoeren die Oekraïne nodig heeft.

- Volgens de Eurostatgegevens wordt deze positieve tendens op nationaal niveau bevestigd voor bijna alle lidstaten, en met name voor de lidstaten die grenzen aan Oekraïne. In Polen was de waarde van de uitvoer over de weg naar Oekraïne in 2024 85 % hoger dan in 2021, terwijl de invoer over de weg vanuit Oekraïne 8 % hoger was in dezelfde periode, wat leidde tot een positieve handelsbalans van 8,237 miljard euro in 2024. In Roemenië was de waarde van de uitvoer over de weg naar Oekraïne in 2024 124 % hoger dan in 2021, terwijl de invoer over de weg vanuit Oekraïne 15 % hoger was in dezelfde periode, wat leidde tot een positieve handelsbalans van 677 miljoen euro in 2024. In Slowakije was de waarde van de uitvoer over de weg naar Oekraïne in 2024 106 % hoger dan in 2021, terwijl de invoer over de weg vanuit Oekraïne 31 % hoger was in dezelfde periode, wat leidde tot een positieve handelsbalans van 803 miljoen euro in 2024. Alleen in Hongarije daalde de handelsbalans licht: de waarde van de uitvoer over de weg daalde met 17 % tussen 2021 en 2024, en de invoer over de weg daalde met 22 % in dezelfde periode, wat leidde tot een negatieve handelsbalans van 90 miljoen euro in 2024.
- Het belang van het wegvervoer blijkt ook uit het feit dat 80 % van alle brandstof die Oekraïne invoert uit de EU, over de weg werd vervoerd. Ongeveer 70 % van de farmaceutische producten die Oekraïne invoert uit de EU werden over de weg vervoerd en ongeveer 80 % van alle farmaceutische producten die Oekraïne invoert, werd in de EU over de weg vervoerd. De landcorridors blijven dus van cruciaal belang, niet alleen voor graan, maar ook voor alle andere producten die Oekraïne nodig heeft of die het uitvoert.
- In augustus 2023 heeft Oekraïne een alternatieve corridor opgezet in de Zwarte Zee, hoofdzakelijk om graan uit te voeren. Deze corridor heeft echter nog steeds te lijden onder Russische aanvallen. De capaciteit van deze corridor wordt geraamd op ongeveer 100 miljoen ton per jaar, terwijl de capaciteit van de Zwarte Zee vóór de oorlog 150 miljoen ton per jaar bedroeg. In april 2025 voerde Oekraïne ongeveer 4,6 miljoen ton uit via de Zwarte Zee, waarvan 3,2 miljoen ton landbouwproducten en 1,4 miljoen ton niet-landbouwproducten, en voerde het naar schatting ongeveer 0,7 miljoen ton in via de Zwarte Zee⁷. Deze alternatieve Zwarte-Zeecorridor is een waardevol instrument voor de uitvoer van graan, maar hij kan het wegvervoer niet vervangen voor alle goederen, zeker niet voor de invoer in Oekraïne uit de EU. Het wegvervoer is een flexibeler en betrouwbaarder alternatief dan andere vervoerswijzen, met name voor goederen met een hoge toegevoegde waarde.
- De beschikbare gegevens wijzen erop dat het aantal wegvervoerders uit de EU die de Oekraïense grens overschrijden, gedaald is van 370 000 in 2021 tot 345 000 in 2022, 303 000 in 2023 en 203 000 in 2024⁸. Sommige lidstaten hebben gemeld dat de op hun grondgebied gevestigde wegvervoerders marktaandeel hebben verloren in vergelijking met de in Oekraïne gevestigde wegvervoerders, voor wat het handelsvolume over de weg tussen de EU en Oekraïne betreft. Deze lidstaten beweren dat dit het gevolg is van de lagere exploitatiekosten van Oekraïense vervoerders. Het is echter mogelijk dat nog verscheidene andere factoren hebben

⁷ Bron: eigen ramingen van de Europese Commissie, op basis van gegevens van de Oekraïense douanedienssten.

⁸ Bron: door de Oekraïense autoriteiten verstrekte gegevens.

bijgedragen tot deze daling. Door de oorlog is het voor EU-vervoerders moeilijker geworden om actief te zijn in Oekraïne, met name omdat zij liever niet naar delen van Oekraïne rijden die dicht bij het front liggen en omdat het moeilijk is om verzekeringen af te sluiten voor oorlogsgerelateerde risico's. Bovendien vertegenwoordigt het vervoer van en naar Oekraïne gemiddeld slechts een klein gedeelte van de activiteiten van EU-vervoerders, zelfs voor vervoerders uit lidstaten die grenzen aan Oekraïne. Het is dus mogelijk dat er op lokaal niveau een markteffect optreedt, maar de Commissie heeft geen bewijzen dat de overeenkomst een belangrijke verstoring van de wegvervoersmarkten van de lidstaten heeft veroorzaakt.

3. VOORTZETTING VAN DE OVEREENKOMST

- **Het gemengd comité**

Bij artikel 7 van de overeenkomst is een gemengd comité opgericht dat moet toezien op de toepassing en uitvoering van die overeenkomst, en dat de werking regelmatig moet toetsen in het licht van de doelstellingen ervan. Volgens dat artikel bestaat het gemengd comité uit vertegenwoordigers van de partijen. De besluiten van het gemengd comité worden bij consensus genomen en zijn bindend voor de partijen.

Overeenkomstig artikel 7, lid 2, wordt het gemengd comité uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de overeenkomst bijeengeroepen om te beoordelen en te besluiten of het nodig is de overeenkomst voort te zetten en voor hoelang.

- **De beoogde handeling van het gemengd comité**

Het gemengd comité moet overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de overeenkomst een besluit vaststellen over de voortzetting van de overeenkomst tot en met 31 maart 2027.

Er zijn veel redenen voor de voortzetting:

- Ten eerste is uit de monitoring van de overeenkomst gebleken dat ze een essentiële rol heeft gespeeld in het kader van de solidariteitscorridors; ze vormde een reddingslijn voor de Oekraïense economie en heeft de uitvoer van zowel landbouwproducten als niet-landbouwproducten vergemakkelijkt.
- Ten tweede was de overeenkomst ook van cruciaal belang om te garanderen dat Oekraïne de producten kan invoeren die het nodig heeft, waaronder brandstof en humanitaire hulp. In die zin zorgde ze ook voor een sterke stijging van de EU-uitvoer naar Oekraïne, en leverde ze dus economische winst op voor de Unie en haar lidstaten. Ze kan ook helpen om het wegvallen van de uitvoer naar Rusland ten gevolge van de EU- sancties te compenseren, met name voor lidstaten die aan Oekraïne grenzen.
- Ten derde toont de toename van de handel over de weg tussen de EU en Oekraïne aan dat de overeenkomst van cruciaal belang is en blijft om Oekraïne en zijn wederopbouw te ondersteunen in het licht van de Russische aanvalsoorlog.
- Ten vierde heeft de Commissie geen grote verstoringen van de EU-vervoersmarkt vastgesteld ten gevolge van de overeenkomst. De kans op oneerlijke concurrentie van vervoerders uit Oekraïne in de EU ten gevolge van de overeenkomst is klein, aangezien Oekraïense vervoerders slechts beperkte markttoegangsrechten krijgen in vergelijking met de rechten die in de EU-lidstaten gevestigde vervoerders genieten. De overeenkomst staat alleen bilaterale handel en doorvoer toe, en verbiedt

grensoverschrijdende handel en cabotage. Bovendien vertegenwoordigt het vervoer van en naar Oekraïne gemiddeld slechts een klein gedeelte van de activiteiten van EU-vervoerders. Het is dus mogelijk dat er op lokaal of regionaal niveau een markteffect optreedt waarop scherper moet worden toegezien, maar er zijn geen bewijzen dat de overeenkomst een belangrijke verstoring van de wegvervoersmarkt op EU-niveau of zelfs op nationaal niveau heeft veroorzaakt.

- Ten vijfde hebben de wijzigingen van de overeenkomst uit 2024 gezorgd voor een rechtskader dat effectieve controles en het voorkomen van misbruiken mogelijk maakt, waardoor de handhaving aanzienlijk wordt versterkt. De bij artikel 7 BIS van de overeenkomst opgerichte ad-hocwerkgroep voor de praktische uitvoering van de overeenkomst is bijeengekomen op 24 maart en 25 juni 2025. Het toezicht op de uitvoering van de overeenkomst heeft geen grote problemen van niet-naleving of misbruiken aan het licht gebracht. Met name de toepassing van de bij artikel 5 BIS van de overeenkomst vastgestelde verplichting voor bestuurders om de vergunning mee te nemen in het voertuig heeft geen noemenswaardige problemen opgeleverd, en de QR-code in de vergunningen die Oekraïense vervoerders moeten meenemen, maakt het mogelijk effectief te controleren of de vervoerders over een vergunning beschikken en of deze geldig is. Het lijkt erop dat de verplichting om een sticker op de voorruit aan te brengen overeenkomstig artikel 5 QUATER van de overeenkomst, goed wordt nageleefd. Wat betreft de toepassing van de maatregelen die nodig zijn om te garanderen dat wegvervoerders hun verplichtingen nakomen, zoals vastgesteld in artikel 5 QUINQUIES van de overeenkomst, heeft één lidstaat een aanzienlijk aantal overtredingen gemeld. Samen met de betrokken vervoerders wordt momenteel bekeken welke procedures nodig zijn in Oekraïne om eventueel follow-upmaatregelen vast te stellen. Tot dusver heeft geen van deze verslagen ertoe geleid dat Oekraïense wegvervoerders werden uitgesloten van de mogelijkheid om gebruik te maken van de bij de overeenkomst vastgestelde rechten, overeenkomstig artikel 5 QUINQUIES, punt 3, van de overeenkomst. Ten slotte hebben de lidstaten geen problemen gemeld met betrekking tot de toepassing van de verplichting om bepaalde documenten voor te leggen bij controles langs de weg van wegvervoersdiensten, zoals vastgesteld in artikel 5 TER van de overeenkomst, noch met betrekking tot de toepassing van de in artikel 5 SEXIES van de overeenkomst vastgestelde bepaling inzake wederzijdse bijstand.

De voortzetting van de overeenkomst tot en met 31 maart 2027 is ook noodzakelijk omdat de voorwaarden die de sluiting van de oorspronkelijke overeenkomst rechtvaardigden, nog altijd bestaan. De Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne is nog steeds aan de gang, en de overeenkomst kan helpen bij de wederopbouw van Oekraïne, zelfs in het geval van een staakt-het-vuren of vredesproces.

Dit neemt echter niet weg dat twee aan Oekraïne grenzende lidstaten een negatief effect op de wegvervoerssector hebben gemeld, en dat twee andere lidstaten zich daarbij hebben aangesloten. Op dit ogenblik zijn er onvoldoende gegevens om te onderzoeken wat de omvang van het potentiële probleem is, in welke mate het wordt veroorzaakt door de overeenkomst, en wat ertegen kan worden gedaan. Bij een verdere verlenging van de overeenkomst moet dan ook rekening worden gehouden met de resultaten van een studie over de gevolgen van de overeenkomst voor de wegvervoerssector op EU- en nationaal niveau; deze studie moet bij de Commissie worden ingediend vóór het verstrijken van de overeenkomst op 31 maart 2027. De studie heeft betrekking op alle 27 lidstaten, maar zal bijzondere aandacht besteden aan de lidstaten die waarschijnlijk te maken zullen krijgen met rechtstreekse concurrentie van Oekraïense vervoerders, en in de eerste plaats aan de lidstaten

die grenzen aan Oekraïne (Polen, Slowakije, Hongarije en Roemenië). Op de tweede plaats komen de lidstaten die waarschijnlijk sneller gevolgen zullen ondervinden dan de andere, ook al grenzen ze niet aan Oekraïne (Estland, Letland, Litouwen, Tsjechië, Slovenië, Kroatië, Bulgarije). Wat betreft de lidstaten die grenzen aan Oekraïne, zal ook worden gekeken naar eventuele sub-nationale effecten of gevolgen voor bepaalde categorieën vervoerders. De studie zal met name de respectieve positie van vervoerders uit de EU en Oekraïne beschrijven in het vervoer van goederen over de weg tussen de EU en Oekraïne. In de studie: wordt een vergelijking gemaakt met de positie vóór de oorlog; worden de redenen van eventuele ontwikkelingen uitgelegd; worden de gevolgen van eventuele ontwikkelingen beoordeeld; wordt voorgesteld hoe eventuele negatieve effecten kunnen worden verholpen, om de belangen van EU-vervoerders te beschermen; dit omvat eventueel ook de beëindiging van de overeenkomst en de mogelijke vervanging ervan door andere passende maatregelen ten gunste van Oekraïne.

Om tegemoet te komen aan de bezorgdheid van sommige lidstaten over het gelijke speelveld tussen wegvervoerders uit de EU en Oekraïne (zie hierboven), zal de snelle afstemming van Oekraïne op bepaalde belangrijke delen van het wegvervoersacquis van de EU deel uitmaken van een routekaart die met de Oekraïense regering is overeengekomen en door de Commissie wordt gemonitord. Bij elke verlenging van de overeenkomst, zal rekening worden gehouden met de geboekte vooruitgang. Het gaat met name om de sociale pijler van het wegvervoersacquis (rijtijden, pauzes en rustperiodes, werktijden), de snelle invoering van versie 2 van de slimme tachograaf en de marktpijler van het wegvervoersacquis (het opzetten van het nationaal elektronisch register van wegvervoersondernemingen volgens de EU-specificaties, voorwaarden in verband met de vestigingseis), overeenkomstig het aanhangsel bij het bijgevoegde ontwerpbesluit van het gemengd comité. Deze verplichtingen werden gekozen omdat ze elementen zijn van het acquis dat nog niet door Oekraïne is omgezet en van cruciaal belang zijn om een gelijk speelveld te creëren tussen de EU en Oekraïne in het kader van de overeenkomst (regels inzake markttoegang en sociale regels). Dit moet worden gezien tegen de achtergrond van de lopende toetredingsonderhandelingen⁹.

Dit voorstel volgt op een voorstel betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het gemengd comité dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de Republiek Moldavië inzake goederenvervoer over de weg¹⁰, met betrekking tot de voortzetting van die overeenkomst¹¹. Dat voorstel heeft betrekking op een verlenging met 18 maanden van de overeenkomst met de Republiek Moldavië, die op 29 juni 2022 door de Unie is ondertekend¹² en tot 31 december 2025 is verlengd¹³.

4. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

Het namens de Unie in te nemen standpunt moet derhalve in overeenstemming zijn met het bij dit voorstel gevoegde ontwerpbesluit van het gemengd comité.

5. RECHTSGRONDSLAG

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten van de Raad tot bepaling van “de standpunten die

⁹ EUCO 20/23.

¹⁰ PB L 181 van 7.7.2022, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² PB L 226 van 14.9.2023, blz. 1.

¹³ PB L, 2024/1266, 30.4.2024.

namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst”.

Het begrip “handelingen met rechtsgevolgen” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen.

Het gemengd comité is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, namelijk de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg.

Het door het gemengd comité vast te stellen beoogde besluit betreffende de verlenging van de duur van de overeenkomst is een handeling die rechtsgevolgen heeft en zal volkenrechtelijk bindend zijn overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de overeenkomst.

De beoogde handeling strekt niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst. Derhalve is de procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit van de Raad artikel 218, lid 9, VWEU.

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde handeling hebben betrekking op het wegvervoer. De materiële rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

6. BEKENDMAKING VAN DE BEOOGDE HANDELING

Het is passend het besluit van het gemengd comité na vaststelling ervan bekend te maken in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in het gemengd comité dat is opgericht bij de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg, met betrekking tot de voortzetting van de overeenkomst

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake goederenvervoer over de weg¹⁴ (“de overeenkomst”) is door de Unie ondertekend op 29 juni 2022 en is in werking getreden op 5 december 2022¹⁵.
- (2) Bij artikel 7, lid 1, van de overeenkomst is een gemengd comité opgericht dat moet toezien op de toepassing en uitvoering van die overeenkomst, en dat de werking regelmatig moet toetsen in het licht van de doelstellingen ervan. Overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de overeenkomst wordt het gemengd comité uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de overeenkomst bijeengeroepen om te beoordelen en te besluiten of de overeenkomst moet worden voortgezet.
- (3) Bij Besluit 2/2023 van het gemengd comité van 16 maart 2023¹⁶ is de overeenkomst verlengd tot en met 30 juni 2024.
- (4) Bij de wijzigingsovereenkomst die op 20 juni 2024 is ondertekend, is de overeenkomst gewijzigd en verlengd tot en met 30 juni 2025, met stilzwijgende verlenging voor een extra periode van zes maanden¹⁷. De wijzigingsovereenkomst wordt voorlopig toegepast sinds de datum waarop ze is ondertekend. Op 17 juni 2025 heeft het Europees Parlement ingestemd met de sluiting van de wijzigingsovereenkomst en op 15 juli 2025 heeft de Raad zijn besluit betreffende de sluiting van de wijzigingsovereenkomst aangenomen. De overeenkomst is van toepassing tot en met 31 december 2025.
- (5) Opdat zowel de Europese Unie als Oekraïne profijt zouden kunnen blijven trekken van de positieve gevolgen van de overeenkomst, door het goederenvervoer over de weg tussen en via Oekraïne en de Europese Unie te faciliteren en de goed werkende solidariteitscorridors te ondersteunen in de context van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, moet de overeenkomst worden verlengd tot en met 31 maart 2027.

¹⁴ PB L 179 van 6.7.2022, blz. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

¹⁵ PB L 226 van 14.9.2023, blz. 2.

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

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

- (6) Het gemengd comité moet tijdens zijn volgende vergadering een besluit nemen over de voortzetting van de overeenkomst, met inbegrip van de duur ervan. Dat besluit zal bindend zijn voor de Unie.
- (7) Het is daarom noodzakelijk het standpunt te bepalen dat namens de Unie in het gemengd comité moet worden ingenomen met betrekking tot de voortzetting van de overeenkomst.
- (8) Gezien de bezorgdheid en onzekerheid omtrent eventuele negatieve gevolgen van de overeenkomst voor sommige lidstaten, zal de Commissie de opdracht geven voor een studie over de gevolgen van de overeenkomst voor de wegvervoerssector op EU- en nationaal niveau. Elke verdere verlenging mag pas plaatsvinden indien voldoende vooruitgang is geboekt met de afstemming van de Oekraïense wetgeving op het nog niet omgezette relevante EU-acquis inzake markttoegang en sociale voorwaarden in het wegvervoer, en moet rekening houden met de resultaten van de studie.
- (9) Derhalve moet het standpunt van de Unie met betrekking tot de voortzetting van de overeenkomst, met inbegrip van de duur ervan, worden gebaseerd op het bijgevoegde ontwerpbesluit.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in het bij artikel 7 van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en Oekraïne inzake het goederenvervoer over de weg (“de overeenkomst”) opgerichte gemengd comité met betrekking tot de voortzetting van de overeenkomst, met inbegrip van de duur ervan, is gebaseerd op het aan dit besluit gehechte ontwerpbesluit van het gemengd comité.

Kleine wijzigingen van het ontwerpbesluit van het gemengd comité kunnen zonder nader besluit van de Raad door de vertegenwoordigers van de Unie worden goedgekeurd.

Artikel 2

Dit besluit wordt van kracht op de datum waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter