

Bruselj, 1. september 2025  
(OR. en)

12258/25

---

**Medinstitucionalna zadeva:**  
**2025/0266 (NLE)**

---

**TRANS 342**  
**RELEX 1085**

**PREDLOG**

---

|                |                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pošiljatelj:   | za generalno sekretarko Evropske komisije:<br>direktorica Martine DEPREZ                                                                                                                                          |
| Datum prejema: | 1. september 2025                                                                                                                                                                                                 |
| Prejemnik:     | Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije                                                                                                                                                       |
| Zadeva:        | Predlog<br>SKLEP SVETA<br>o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru,<br>ustanovljenem s Sporazumom med Evropsko unijo in Ukrajino o<br>cestnem prevozu blaga, glede podaljšanja Sporazuma |

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2025) 474 final.

---

Priloga: COM(2025) 474 final



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 1.9.2025  
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Predlog

## **SKLEP SVETA**

**o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru, ustanovljenem s  
Sporazumom med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga, glede  
podaljšanja Sporazuma**

## **OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM**

### **1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA**

Ta predlog zadeva sklep o stališču, ki naj se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru, ustanovljenem s Sporazumom med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga, podpisanim 29. junija 2022 v Lyonu<sup>1</sup> (v nadaljnjem besedilu: Sporazum), glede podaljšanja Sporazuma v skladu z njegovim členom 7(2).

### **2. OZADJE PREDLOGA**

#### **• Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Sporazum se začasno uporablja od 29. junija 2022. Odobren je bil v imenu Evropske unije, veljati pa je začel 5. decembra 2022<sup>2</sup>. S Sklepom št. 2/2023 skupnega odbora z dne 16. marca 2023 je bil Sporazum podaljšán do 30. junija 2024<sup>3</sup>. S Sporazumom o spremembi, podpisanim 20. junija 2024 v Bruslju, je bil spremenjen in podaljšán do 30. junija 2025 s tihim podaljšanjem za nadaljnjih šest mesecev<sup>4</sup>, od takrat pa se začasno uporablja. Evropski parlament je 17. junija 2025 sprejel odobritev sklenitve Sporazuma o spremembi, Svet pa je 15. julija 2025 sprejel sklep o sklenitvi Sporazuma o spremembi. Sporazum, kakor je bil spremenjen, se uporablja do 31. decembra 2025.

Cilj Sporazuma je začasno olajšati cestni prevoz blaga med Ukrajino in Evropsko unijo ter prek njiju z dodelitvijo dodatnih pravic do tranzita in prevoza blaga med Ukrajino in EU zaradi posledic nezakonite vojne agresije Rusije proti Ukrajini in znatnih motenj, ki jih ta povzroča za vse načine prevoza v Ukrajini.

Ukrajina od avgusta 2023 ponovno izvaja prevoze prek Črnega morja, ki se večinoma uporablja za izvoz žita, vendar pa je zmogljivost za nekmetijske proizvode omejena. Varnostni pomisleki torej ostajajo ključni in ta pot še ni zanesljiva alternativa za obravnavanje širših uvoznih in izvoznih potreb države, vključno z zagotavljanjem vojaške in humanitarne pomoči ter/ali goriva.

V tem okviru so solidarnostni pasovi med EU in Ukrajino<sup>5</sup>, ki potekajo po železnicah, cestah in celinskih plovniših poteh, postali življenjskega pomena za Ukrajino, saj omogočajo izvoz nekaterih kmetijskih proizvodov in prispevajo k svetovni prehranski varnosti. Ostajajo glavna možnost za izvoz drugega ukrajinskega blaga (npr. železa, jekla) in za uvoz vsega blaga, ki ga Ukrajina potrebuje (vključno z gorivom in humanitarno pomočjo). Ocenjuje se, da so aprila 2025 solidarnostni pasovi predstavljali 70 % ukrajinskega izvoza nekmetijskih proizvodov (v primerjavi s približno 30 % prek Črnega morja) in približno 20 % ukrajinskega izvoza žita, oljnic in sorodnih proizvodov (v primerjavi s približno 80 % prek Črnega morja)<sup>6</sup>.

Cestni prevoz je bistvenega pomena za trgovino med EU in Ukrajino prek solidarnostnih pasov. Pomemben je zlasti za dragocen uvoz nekmetijskih proizvodov, saj je bilo leta 2023

<sup>1</sup> UL L 179, 6.7.2022, str. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_international/2022/1158/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj).

<sup>2</sup> Sklep Sveta (EU) 2022/2435 z dne 5. decembra 2022 o sklenitvi, v imenu Evropske unije, Sporazuma med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga (UL L 319, 13.12.2022, str. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

<sup>4</sup> UL L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_international/2024/1878/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj).

<sup>5</sup> [https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes\\_sl](https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_sl).

<sup>6</sup> Vir: Lastne ocene Evropske komisije na podlagi podatkov, ki so jih zagotovile ukrajinske carinske službe.

skoraj 50 % tovrstnega blaga v Ukrajino uvoženega po cesti, kar z vidika vrednosti predstavlja več kot 75 % neemetijskega uvoza.

Ustanovljen je bil skupni odbor za nadzor in spremljanje uporabe in izvajanja Sporazuma. Odloča zlasti o podaljšanju Sporazuma. V zvezi s tem skupni odbor najpozneje tri mesece pred prenehanjem veljavnosti Sporazuma, tj. najpozneje 30. septembra 2025, oceni, ali je potrebno njegovo podaljšanje, in o tem odloči. V skladu s členom 7(5) Sporazuma skupni odbor odločitve sprejema soglasno.

Ta predlog temelji na razpravah, ki sta 17. in 22. julija 2025 potekali v Delovni skupini Sveta za kopenski promet na podlagi delovnega dokumenta Komisije.

#### • **Učinki Sporazuma**

Podatki, ki so na voljo Komisiji, potrjujejo, da Sporazum še vedno opravlja bistveno funkcijo za ukrajinsko gospodarstvo in ostaja ključnega pomena za izvoz EU v Ukrajino.

- Po podatkih Eurostata se je obseg uvoza EU iz Ukrajine po cesti po začetku veljavnosti Sporazuma znatno povečal. Uvoz EU iz Ukrajine po cesti se je povečal za 64 %, in sicer s 1 800 tisoč ton v tretjem četrtletju leta 2021 na 2 945 tisoč ton v tretjem četrtletju leta 2022 (vse blago). Od takrat se je uvoz EU iz Ukrajine stabiliziral in leta 2024 dosegel 7 749 tisoč ton, kar je 13 % več kot 6 869 tisoč ton leta 2021, tj. pred vojno agresijo Rusije proti Ukrajini. V smislu vrednosti se je uvoz EU iz Ukrajine po cesti povečal za 12 %, in sicer z 9,006 milijona EUR v letu 2021 na 10,108 milijona EUR v letu 2024.
- Obseg izvoza EU v Ukrajino po cesti se je po podatkih Eurostata (vse blago) povečal za 36 %, in sicer s 1 797 tisoč ton v tretjem četrtletju leta 2021 na 2 446 tisoč ton v tretjem četrtletju leta 2022. Od takrat se je skupni obseg izvoza EU v Ukrajino po cesti stabiliziral in leta 2024 dosegel 7 617 tisoč ton, kar je 11 % več kot 6 873 tisoč ton leta 2021, tj. pred vojno agresijo Rusije proti Ukrajini. V smislu vrednosti se je izvoz EU v Ukrajino po cesti povečal za 48 %, in sicer z 22,526 milijona EUR v letu 2021 na 33,434 milijona EUR v letu 2024.
- Od podpisa Sporazuma se je vrednost izvoza EU v Ukrajino po cesti tako povečevala hitreje kot vrednost uvoza iz Ukrajine, zaradi česar je bila trgovinska bilanca v letu 2024 za 73 % višja kot leta 2021 (s 13,520 milijona EUR v letu 2021 se je povišala na 23,326 milijona EUR v letu 2024).
- Te številke kažejo, da je bila optimizacija cestnih zmogljivosti ključna za podporo alternativnim koridorjem med EU in Ukrajino, kar je pomagalo ukrajinskemu gospodarstvu in omogočilo potreben prevoz nujnega blaga, ko tradicionalne prometne poti v regiji zaradi vojne agresije Rusije proti Ukrajini niso bile na voljo.
- Po podatkih Eurostata se ti pozitivni trendi potrjujejo na nacionalni ravni za skoraj vse države članice, zlasti za države članice, ki mejijo na Ukrajino. Na Poljskem je bila vrednost izvoza v Ukrajino po cesti leta 2024 za 85 % višja kot leta 2021, medtem ko se je vrednost uvoza iz Ukrajine po cesti v istem obdobju povečala za 8 %, kar je privedlo do pozitivne trgovinske bilance v višini 8,237 milijona EUR v letu 2024. V Romuniji je bila vrednost izvoza v Ukrajino po cesti leta 2024 za 124 % višja kot leta 2021, medtem ko se je vrednost uvoza iz Ukrajine po cesti v istem obdobju povečala za 15 %, kar je privedlo do pozitivne trgovinske bilance v višini 677 milijonov EUR v letu 2024. Na Slovaškem je bila vrednost izvoza v Ukrajino po cesti leta 2024 za 106 % višja kot leta 2021, medtem ko se je vrednost uvoza iz

Ukrajine po cesti v istem obdobju povečala za 31 %, kar je privedlo do pozitivne trgovinske bilance v višini 803 milijonov EUR v letu 2024. Samo na Madžarskem se je trgovinska bilanca rahlo zmanjšala, saj se je vrednost izvoza po cesti med letoma 2021 in 2024 zmanjšala za 17 %, vrednost uvoza po cesti pa za 22 % v istem obdobju, kar je povzročilo negativno trgovinsko bilanco v višini 90 milijonov EUR v letu 2024.

- Pomen cestnega prevoza dokazuje tudi dejstvo, da je 80 % uvoza goriva v Ukrajino iz EU potekalo po cesti. Približno 70 % uvoza farmacevtskih izdelkov iz EU v Ukrajino je potekalo po cesti, medtem ko je približno 80 % uvoza vseh farmacevtskih izdelkov v Ukrajino potekalo po cesti po vsej EU. Kopenski koridorji zato ostajajo bistveni, in sicer ne le za žita, temveč tudi za vse druge proizvode, ki jih Ukrajina potrebuje ali izvažata.
- Ukrajina je avgusta 2023 vzpostavila alternativni koridor v Črnem morju za izvoz večinoma žita. Vendar je ta koridor še vedno izpostavljen ruskim napadom. Zmogljivost tega koridorja je ocenjena na približno 100 milijonov ton na leto, zmogljivost Črnega morja pred vojno pa je znašala 150 milijonov ton na leto. Aprila 2025 je ukrajinski izvoz prek Črnega morja znašal približno 4,6 milijona ton, vključno s približno 3,2 milijona ton kmetijskih proizvodov in približno 1,4 milijona ton nekmetskih proizvodov, medtem ko je bil ukrajinski uvoz prek Črnega morja aprila 2025 ocenjen na približno 0,7 milijona ton<sup>7</sup>. Čeprav je ta alternativni črnemorski koridor dragocen za izvoz žita, ne more nadomestiti cestnega prevoza za vse blago, zlasti kar zadeva ukrajinski uvoz iz EU. Poleg tega cestni prevoz ponuja prožnejšo in zanesljivejšo alternativo kot drugi načini prevoza, zlasti za blago z visoko dodano vrednostjo.
- Razpoložljivi podatki kažejo, da se je število cestnih prevoznikov EU, ki so prečkali ukrajinsko mejo, zmanjšalo s 370 000 leta 2021 in 345 000 leta 2022 na 303 000 leta 2023 in 203 000 leta 2024<sup>8</sup>. Nekatere države članice poročajo o izgubi tržnega deleža cestnih prevoznikov s sedežem na njihovem ozemlju v primerjavi s cestnimi prevozniki s sedežem v Ukrajini, kar zadeva obseg trgovanja po cesti med EU in Ukrajino. Te države članice trdijo, da je to posledica nižjih stroškov poslovanja ukrajinskih prevoznikov. K temu zmanjšanju je morda prispevalo več drugih dejavnikov. Zaradi vojne je delovanje prevoznikov iz EU v Ukrajini oteženo, zlasti zaradi njihove nepripravljenosti, da bi prevažali v nekatere dele Ukrajine, ki so bližje fronti, in težav pri pridobivanju zavarovanj za kritje tveganj, povezanih z vojno. Poleg tega opravljanje cestnega prevoza iz Ukrajine in vanjo v povprečju predstavlja le majhen delež dejavnosti prevoznikov EU, tudi iz obmejnih držav članic. Čeprav je vpliv na trg mogoče občutiti na lokalni ravni, Komisija nima dokazov, da je Sporazum povzročil kakršno koli večje izkrivljanje trgov cestnega prevoza v državah članicah.

---

<sup>7</sup> Vir: Lastne ocene Evropske komisije na podlagi podatkov, ki so jih zagotovile ukrajinske carinske službe.

<sup>8</sup> Vir: Podatki, ki so jih predložili ukrajinski organi.

### **3.        PODALJŠANJE SPORAZUMA**

#### **•        Skupni odbor**

S členom 7 Sporazuma je bil ustanovljen skupni odbor za nadzor in spremljanje uporabe in izvajanja Sporazuma ter redno pregledovanje njegovega delovanja v smeri uresničevanja njegovih ciljev. V skladu z navedeno določbo skupni odbor sestavljajo predstavniki pogodbenic. Njegove odločitve se sprejemajo soglasno in so za pogodbenici zavezujoče.

V skladu s členom 7(2) se skupni odbor sestane najpozneje tri mesece pred prenehanjem veljavnosti Sporazuma, da oceni in odloči, ali je potrebno njegovo podaljšanje, ter odloči o njegovem trajanju.

#### **•        Predvideni akt Skupnega odbora**

Skupni odbor bi moral do 31. marca 2027 sprejeti odločitev o podaljšanju Sporazuma v skladu s členom 7(2) Sporazuma.

Razlogi za podaljšanje so številni:

- Prvič, spremljanje Sporazuma je pokazalo, da je imel bistveno vlogo v okviru solidarnostnih pasov, saj so za ukrajinsko gospodarstvo postali življenjskega pomena, in sicer ne le za izvoz kmetijskih proizvodov, temveč tudi za lažji izvoz ukrajinskih nekmetijskih proizvodov.
- Drugič, Sporazum je bil ključen tudi za zagotavljanje, da ima Ukrajina dostop do uvoza, ki ga potrebuje, vključno z gorivom in humanitarno pomočjo. V zvezi s tem je imel ključno vlogo pri povečanju izvoza EU v Ukrajino, s čimer je Uniji in njenim državam članicam zagotovil gospodarske koristi. Prav tako lahko, zlasti za obmejne države članice, prispeva k uravnoteženju zloma izvoza v Rusijo, ki je posledica sankcij EU.
- Tretjič, povečanje trgovanja po cesti med EU in Ukrajino kaže, da Sporazum je in bo še naprej ključnega pomena za podporo Ukrajini in njenim prizadevanjem za obnovo zaradi vojne agresije Rusije.
- Četrtič, Komisija ni ugotovila večjih motenj na trgu cestnega prevoza blaga v EU zaradi Sporazuma. Možna nelojalna konkurenca ukrajinskih prevoznikov v EU, ki izhaja iz Sporazuma, je omejena, saj imajo ukrajinski prevozniki le omejene pravice za dostop do trga v primerjavi s pravicami, ki jih imajo prevozniki s sedežem v državah članicah EU. Sporazum namreč dovoljuje le dvostransko trgovino in tranzit, pri čemer sta čezmejna trgovina in kabotaža prepovedani. Poleg tega opravljanje cestnega prevoza iz Ukrajine in vanjo v povprečju predstavlja le majhen delež dejavnosti prevoznikov EU. Čeprav je vpliv na trg mogoče občutiti na lokalni ali regionalni ravni in ga je treba natančneje spremljati, ni dokazov, da je Sporazum povzročil kakršne koli večje motnje na trgu cestnega prevoza na ravni EU ali celo na nacionalni ravni.
- Petič, s spremembami Sporazuma iz leta 2024 se je znatno okrepilo njegovo izvrševanje, saj je bil vzpostavljen pravni okvir, ki omogoča učinkovit nadzor in preprečevanje zlorab. Seji *ad hoc* delovne skupine za praktično izvajanje Sporazuma, ustanovljene na podlagi člena 7A Sporazuma, sta potekali 24. marca in 25. junija 2025. Pri spremljanju izvajanja Sporazuma niso bile ugotovljene nobene večje težave zaradi neskladnosti ali zlorab. Zlasti izvajanje obveznosti hrambe dovoljenja v vozilu na podlagi člena 5A Sporazuma ni povzročilo večjih težav, koda QR, vključena v dovoljenja, ki jih imajo ukrajinski prevozniki, pa uspešno omogoča

učinkovit nadzor nad njihovim obstojem in veljavnostjo. Zdi se, da se obveznost namestitve nalepke iz člena 5C Sporazuma dobro upošteva. Kar zadeva izvajanje ukrepov, potrebnih za zagotovitev, da cestni prevozniki blaga izpolnjujejo svoje obveznosti iz člena 5D Sporazuma, je ena država članica poročala o znatnem številu kršitev, za katere se ob sodelovanju zadevnih prevoznikov v Ukrajini trenutno izvajajo potrebni postopki, da bi se lahko sprejeli kakršni koli nujni nadaljnji ukrepi. Do tega datuma nobeno od teh poročil ni privedlo do izključitve ukrajinskih cestnih prevoznikov blaga iz možnosti uveljavljanja pravic iz člena 5D(3) Sporazuma. Nazadnje, države članice niso poročale o nobenih težavah v zvezi z izvajanjem obveznosti posedovanja nekaterih dokumentov pri cestnih kontrolah za nadzor storitev cestnega prevoza v skladu s členom 5B Sporazuma ali izvajanjem klavzule o medsebojni pomoči iz člena 5E Sporazuma.

Poleg tega je podaljšanje Sporazuma do 31. marca 2027 potrebno, saj pogoji, ki so upravičevali sklenitev prvotnega sporazuma, še vedno obstajajo. Vojna agresija Rusije proti Ukrajini se ni ustavila, Sporazum pa bi bil ključnega pomena pri prizadevanjih za obnovo Ukrajine, tudi v primeru premirja ali mirovnega procesa.

Še vedno pa ostaja dejstvo, da sta se dve državi članici, ki mejita na Ukrajino, sklicevali na negativen vpliv na sektor cestnega prevoza blaga, kar sta ponovili še dve drugi državi članici. Trenutno ni na voljo dovolj podatkov za oceno, kakšen je obseg morebitne težave, v kolikšni meri je posledica Sporazuma in kakšna bi bila lahko pravna sredstva. Pri vsakem nadaljnjem podaljšanju Sporazuma bi bilo zato treba upoštevati rezultate študije o vplivu Sporazuma na sektor cestnega prevoza na ravni EU in nacionalni ravni, ki bi jo bilo treba Komisiji predložiti pred prenehanjem veljavnosti Sporazuma 31. marca 2027. Ta študija se bo nanašala na vsako od sedemindvajsetih držav članic, pri čemer bo posebno pozornost namenila tistim državam članicam, ki se bodo verjetno soočale z neposredno konkurenco ukrajinskih prevoznikov, najprej tistim, ki mejijo na Ukrajino (Poljska, Slovaška, Madžarska in Romunija), in nato tistim, ki bi bile lahko bolj neposredno prizadete kot ostale države članice, čeprav nimajo skupne meje z Ukrajino (Estonija, Latvija, Litva, Češka republika, Slovenija, Hrvaška, Bolgarija). Kar zadeva države članice, ki mejijo na Ukrajino, bo preučila tudi kakršen koli učinek na podnacionalni ravni ali kakršen koli učinek za določeno kategorijo prevoznikov. Študija bo zlasti opisala položaj prevoznikov iz EU in Ukrajine pri cestnem prevozu blaga med EU in Ukrajino; primerjala ga bo s položajem pred vojno; pojasnila bo razloge za razvoj dogodkov; ocenila bo vpliv kakršnega koli razvoja dogodkov; za zaščito interesov gospodarskih subjektov EU bo predlagala pravna sredstva za vsak zaznan negativen vpliv, po potrebi vključno s prenehanjem veljavnosti Sporazuma in njegovo morebitno nadomestitvijo z drugimi ustreznimi ukrepi v korist Ukrajine.

Poleg tega bo v odgovor na pomisleke glede enakih konkurenčnih pogojev za cestne prevoznike blaga iz EU in Ukrajine, ki so jih izrazile nekatere države članice (glej zgoraj), zgodnje usklajevanje Ukrajine z nekaterimi večjimi deli pravnega reda EU na področju cestnega prevoza del časovnega načrta, dogovorjenega z ukrajinsko vlado, ki ga bo spremljala Komisija. Napredek se bo upošteval pri vsakem nadaljnjem podaljšanju Sporazuma. To bo zadevalo zlasti socialni steber pravnega reda na področju cestnega prometa (čas vožnje, odmori in čas počitka, delovni čas), zgodnjo uvedbo različice 2 pametnih tahografov in tržni steber pravnega reda na področju cestnega prevoza (vzpostavitev nacionalnega elektronskega registra podjetij cestnega prevoza, ki izpolnjujejo specifikacije EU, pogoji v zvezi z zahtevo glede sedeža) v skladu z dodatkom k priloženemu osnutku sklepa skupnega odbora. Te obveznosti so bile izbrane, ker so elementi pravnega reda, ki ga Ukrajina še ni prenesla, in so ključni za vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev med EU in Ukrajino v okviru

Sporazuma (pravil za dostop do trga in socialnih pravil). To bi bilo treba obravnavati ob upoštevanju trenutnih pristopnih pogajanj<sup>9</sup>.

Ta predlog sledi predlogu za stališče, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru, ustanovljenem s Sporazumom med Evropsko unijo in Republiko Moldavijo o cestnem prevozu blaga<sup>10</sup>, glede podaljšanja navedenega sporazuma<sup>11</sup>. Ta predlog se nanaša na podaljšanje Sporazuma z Republiko Moldavijo za 18 mesecev, ki ga je Unija podpisala 29. junija 2022<sup>12</sup> in podaljšala do 31. decembra 2025<sup>13</sup>.

#### **4. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE**

Stališče, ki se zastopa v imenu Unije, bi zato moralo biti v skladu z osnutkom sklepa skupnega odbora, priloženim temu predlogu.

#### **5. PRAVNA PODLAGA**

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe Sveta o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ.

Skupni odbor je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer s Sporazumom med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga.

Predvidena odločitev o podaljšanju trajanja Sporazuma, k sprejetju katere je pozvan skupni odbor, je akt s pravnim učinkom in bo zavezujoča po mednarodnem pravu v skladu s členom 7(2) Sporazuma.

Predvideni akt ne dopolnjuje ali spreminja institucionalnega okvira Sporazuma. Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep Sveta je zato člen 218(9) PDEU.

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na cestni prevoz. Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 91 PDEU.

#### **6. OBJAVA PREDVIDENEGA AKTA**

Primerno je, da se sklep skupnega odbora po sprejetju objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

---

<sup>9</sup> Dokument EUCO 20/23

<sup>10</sup> UL L 181, 7.7.2022, str. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_international/2022/1165/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj).

<sup>11</sup> COM(2025) 411 final.

<sup>12</sup> UL L 226, 14.9.2023, str. 1.

<sup>13</sup> UL 2024/1266, 30.4.2024.



Predlog

**SKLEP SVETA**

**o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupnem odboru, ustanovljenem s Sporazumom med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga, glede podaljšanja Sporazuma**

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporazum med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga<sup>14</sup> (v nadaljnjem besedilu: Sporazum) je Unija podpisala 29. junija 2022, veljati pa je začel 5. decembra 2022<sup>15</sup>.
- (2) S členom 7(1) Sporazuma je ustanovljen skupni odbor za nadzor in spremljanje uporabe in izvajanja Sporazuma ter redno pregledovanje njegovega delovanja v smeri uresničevanja njegovih ciljev. Na podlagi člena 7(2) Sporazuma se skupni odbor sestane najpozneje tri mesece pred prenehanjem veljavnosti Sporazuma, da oceni in odloči, ali je potrebno njegovo nadaljnje podaljšanje.
- (3) V skladu s Sklepom št. 2/2023 skupnega odbora z dne 16. marca 2023<sup>16</sup> je bil Sporazum podaljšán do 30. junija 2024.
- (4) S Sporazumom o spremembi, podpisanim 20. junija 2024, je bil spremenjen in podaljšán do 30. junija 2025 s tihim podaljšanjem za nadaljnjih šest mesecev<sup>17</sup>. Sporazum o spremembi se začasno uporablja od datuma podpisa. Evropski parlament je 17. junija 2025 sprejel odobritev sklenitve Sporazuma o spremembi, Svet pa je 15. julija 2025 sprejel sklep o sklenitvi Sporazuma o spremembi. Sporazum se uporablja do 31. decembra 2025.
- (5) Da bi Evropska unija in Ukrajina še naprej imeli koristi od pozitivnih učinkov Sporazuma, in sicer z olajševanjem cestnega tovornega prometa med Ukrajino in Evropsko unijo in prek njiju ter podpiranjem dobrega delovanja solidarnostnih pasov v okviru vojne agresije Rusije proti Ukrajini, bi bilo treba Sporazum podaljšati do 31. marca 2027.
- (6) Skupni odbor bo na naslednji seji sprejel odločitev o potrebi po nadaljnjem podaljšanju Sporazuma, vključno z njegovim trajanjem. Navedena odločitev bo za Unijo zavezujoča.

<sup>14</sup> UL L 179, 6.7.2022, str. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_international/2022/1158/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj).

<sup>15</sup> UL L 226, 14.9.2023, str. 2.

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

<sup>17</sup> UL L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_international/2024/1878/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj).

- (7) Zato je treba določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa v skupnem odboru glede podaljšanja Sporazuma.
- (8) Ob upoštevanju pomislekov in negotovosti glede morebitnega negativnega vpliva Sporazuma na nekatere države članice bo Komisija začela izvajati študijo o vplivu Sporazuma na sektor cestnega prevoza na ravni EU in nacionalni ravni. Vsako nadaljnje podaljšanje bi moralo biti odvisno od zadovoljivega napredka pri usklajevanju ukrajinske zakonodaje z ustreznim socialnim pravnim redom EU na področjih dostopa do trga in cestnega prometa, ki še ni bil prenesen, ter upoštevati rezultate študije.
- (9) Zato bi moralo stališče Unije glede podaljšanja Sporazuma, vključno z njegovim trajanjem, temeljiti na priloženem osnutku sklepa –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

#### *Člen 1*

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa v skupnem odboru, ustanovljenem s členom 7 Sporazuma med Evropsko unijo in Ukrajino o cestnem prevozu blaga (v nadaljnjem besedilu: Sporazum), glede podaljšanja Sporazuma, vključno z njegovim trajanjem, temelji na osnutku sklepa skupnega odbora, priloženega temu sklepu.

Predstavniki Unije v skupnem odboru se lahko o manjših spremembah osnutka sklepa skupnega odbora dogovorijo brez dodatnega sklepa Sveta.

#### *Člen 2*

Ta sklep začne veljati na dan sprejetja.

V Bruslju,

*Za Svet  
predsednik*