

**Bryssel den 1 september 2025
(OR. en)**

12258/25

**Interinstitutionellt ärende:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	1 september 2025
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg, avseende förlängning av avtalet

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 474 final.

Bilaga: COM(2025) 474 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg, avseende förlängning av avtalet

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg, som undertecknades i Lyon den 29 juni 2022¹ (*avtalet*), vad gäller en förlängning av avtalet i enlighet med artikel 7.2 i avtalet.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Avtalet har tillämpats provisoriskt sedan den 29 juni 2022. Det godkändes på Europeiska unionens vägnar och trädde i kraft den 5 december 2022². Genom gemensamma kommitténs beslut nr 2/2023 av den 16 mars 2023 förlängdes avtalet till och med den 30 juni 2024³. Genom det ändringsavtal som undertecknades i Bryssel den 20 juni 2024 ändrades och förlängdes det till och med den 30 juni 2025, med automatisk förlängning med ytterligare sex månader⁴, och det har tillämpats provisoriskt sedan dess. Den 17 juni 2025 antog Europaparlamentet sitt godkännande av ingåendet av ändringsavtalet och den 15 juli 2025 antog rådet sitt beslut om ingående av ändringsavtalet. Avtalet i dess ändrade lydelse är tillämpligt till och med den 31 december 2025.

Syftet med avtalet är att tillfälligt underlätta godstransport på väg mellan och genom Ukraina och Europeiska unionen genom att bevilja ytterligare rättigheter till transitering och transport av gods mellan Ukraina och EU till följd av Rysslands olagliga anfallskrig mot Ukraina och de väsentliga störningar detta innebär för alla transportsätt i Ukraina.

Sedan augusti 2023 har Ukraina återupptagit trafiken genom Svarta havet, som främst används för export av spannmål, men med begränsad kapacitet för andra varor än jordbruksprodukter. Säkerhetsfrågan är dock fortfarande kritisk, och rutten är ännu inte ett tillförlitligt alternativ för hantering av landets mer omfattande import- och exportbehov, däribland tillhandahållandet av militärt och humanitärt stöd och/eller bränsle.

Solidaritetskorridorerna mellan EU och Ukraina⁵, där järnvägar, vägar och inre vattenvägar används, har i sammanhanget blivit en livlina för Ukraina och möjliggör export av vissa jordbruksprodukter, vilket bidrar till den globala livsmedelstryggheten. De är fortfarande huvudalternativet för export av andra ukrainska varor (t.ex. järn och stål) och för import av alla varor som Ukraina behöver (inklusive bränsle och humanitärt stöd). Solidaritetskorridorerna användes i april 2025 för uppskattningsvis 70 % av Ukrainas export av andra produkter än jordbruksprodukter (som jämförelse gick cirka 30 % via Svarta havet) och omkring 20 % av Ukrainas export av spannmål, oljeväxter och relaterade produkter (cirka 80 % gick via Svarta havet)⁶.

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

² Rådets beslut (EU) 2022/2435 av den 5 december 2022 om ingående på Europeiska unionens vägnar av avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg (EUT L 319, 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ EUT 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_sv.

⁶ Källa: Europeiska kommissionens egna uppskattningar, som bygger på uppgifter från Ukrainas tullmyndigheter.

Vägtransporter är avgörande för handeln mellan EU och Ukraina genom solidaritetskorridorerna. De är av särskild betydelse för den värdefulla importen av andra produkter än jordbruksprodukter, med tanke på att Ukraina under 2023 importerade nästan 50 % av denna typ av varor via vägtransporter, vilket i termer av värde motsvarar över 75 % av importen av andra varor än jordbruksprodukter.

En gemensam kommitté har inrättats för att övervaka och kontrollera tillämpningen och genomförandet av avtalet. Kommittén fattar framför allt beslut om förlängning av avtalet. I det avseendet måste gemensamma kommittén senast tre månader innan avtalet löper ut, det vill säga senast den 30 september 2025, fatta ett beslut om huruvida det behöver förlängas. Enligt artikel 7.5 i avtalet ska gemensamma kommittén anta sina beslut genom konsensus.

Detta förslag följer efter två diskussioner som hölls den 17 och 22 juli 2025 i rådets arbetsgrupp för landtransporter på grundval av ett icke-officiellt dokument från kommissionen.

- **Avtalets verkan**

Uppgifter som kommissionen har tillgång till bekräftar att avtalet fortfarande fyller en väsentlig funktion för Ukrainas ekonomi och fortsatt är avgörande för EU:s export till Ukraina.

- Enligt Eurostat ökade volymen av EU:s import via vägtransport från Ukraina betydligt efter att avtalet trätt i kraft. EU:s import via vägtransport från Ukraina ökade med 64 % från 1 800 kiloton det tredje kvartalet 2021 till 2 945 kiloton det tredje kvartalet 2022 (alla varor). Sedan dess har EU:s import från Ukraina stabiliserats och uppgick 2024 till 7 749 kiloton, vilket är 13 % mer än de 6 869 kilotonnen 2021, före Rysslands anfallskrig mot Ukraina. I termer av värde ökade EU:s import via vägtransport från Ukraina med 12 %, från 9 006 miljoner EUR 2021 till 10 108 miljoner EUR 2024.
- EU:s export via vägtransport till Ukraina ökade med 36 % från 1 797 kiloton det tredje kvartalet 2021 till 2 446 kiloton det tredje kvartalet 2022 (alla varor). Sedan dess har EU:s totala exportvolym via vägtransport till Ukraina stabiliserats och uppgick 2024 till 7 617 kiloton, vilket är 11 % mer än de 6 873 kilotonnen 2021, före Rysslands anfallskrig mot Ukraina. I termer av värde ökade EU:s export via vägtransport till Ukraina med 48 %, från 22 526 miljoner EUR 2021 till 33 434 miljoner EUR 2024.
- Sedan avtalet undertecknades har värdet av EU:s export via vägtransport till Ukraina därför ökat snabbare än importen från Ukraina, vilket har lett till en handelsbalans som var 73 % högre 2024 än 2021 (från 13 520 miljoner EUR 2021 till 23 326 miljoner EUR 2024).
- Siffrorna visar att optimeringen av vägkapaciteten var avgörande för att stötta alternativa korridorer mellan EU och Ukraina, hjälpa Ukrainas ekonomi och möjliggöra nödvändiga transporter av varor som Ukraina behöver, när regionens traditionella transportvägar blev otillgängliga på grund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina.
- Uppgifter från Eurostat bekräftar denna positiva utveckling på nationell nivå för nästan alla medlemsstater, särskilt för dem som gränsar till Ukraina. I Polen var värdet av exporten via vägtransport till Ukraina 85 % högre 2024 än 2021, medan värdet av importen via vägtransport från Ukraina ökade med 8 % under samma

period, vilket resulterade i en positiv handelsbalans på 8 237 miljoner EUR 2024. I Rumänien var värdet av exporten via vägtransport till Ukraina 124 % högre 2024 än 2021, medan värdet av importen via vägtransport från Ukraina ökade med 15 % under samma period, vilket resulterade i en positiv handelsbalans på 677 miljoner EUR 2024. I Slovakien var värdet av exporten via vägtransport till Ukraina 106 % högre 2024 än 2021, medan värdet av importen via vägtransport från Ukraina ökade med 31 % under samma period, vilket resulterade i en positiv handelsbalans på 803 miljoner EUR 2024. Endast i Ungern har handelsbalansen fallit något, eftersom värdet av exporten via vägtransport minskade med 17 % mellan 2021 och 2024 och värdet av importen via vägtransport minskade med 22 % under samma period, vilket resulterade i en negativ handelsbalans på 90 miljoner EUR 2024.

- Vägtransporternas betydelse framgår också av det faktum att 80 % av Ukrainas bränsleimport från EU transporterades på väg. Vägtransporter användes dessutom för omkring 70 % av de läkemedelsprodukter som importeras från EU till Ukraina, och omkring 80 % av all läkemedelsimport till Ukraina transporterades genom EU på väg. Landkorridorerna är därför fortfarande mycket viktiga, inte bara när det gäller spannmål utan framför allt för alla andra produkter som Ukraina behöver eller exporterar.
- I augusti 2023 inrättade Ukraina en alternativ korridor i Svarta havet för främst export av spannmål. Denna korridor utsätts dock fortfarande för ryska angrepp. Korridorens kapacitet uppskattas till omkring 100 miljoner ton per år, medan kapaciteten i Svarta havet före kriget låg på 150 miljoner ton per år. I april 2025 uppgick Ukrainas export genom Svarta havet till cirka 4,6 miljoner ton, varav omkring 3,2 miljoner ton var jordbruksprodukter och omkring 1,4 miljoner ton var andra varor än jordbruksprodukter, medan Ukrainas import via Svarta havet uppskattades till cirka 0,7 miljoner ton i april 2025⁷. Denna alternativa korridor genom Svarta havet är visserligen värdefull för export av spannmål men kan inte ersätta vägtransporter för alla varor, i synnerhet inte när det gäller Ukrainas import från EU. Vägtransporter är dessutom ett flexiblare och mer tillförlitligt alternativ än andra transportsätt, särskilt för varor med högt mervärde.
- Tillgängliga uppgifter antyder att antalet EU-vägtransportföretag som passerar den ukrainska gränsen har minskat från 370 000 under 2021 och 345 000 under 2022 till 303 000 under 2023 och 203 000 under 2024⁸. Vissa medlemsstater rapporterar en förlust av marknadsandelar för de vägtransportföretag som är etablerade på deras territorier jämfört med de vägtransportföretag som är etablerade i Ukraina när det gäller volymen handel med varor som transporteras på väg mellan EU och Ukraina. Dessa medlemsstater hävdar att detta beror på lägre driftskostnader för ukrainska transportföretag. Flera andra faktorer kan ha bidragit till minskningen. Kriget har gjort det svårare för transportföretag i EU att bedriva verksamhet i Ukraina, särskilt eftersom de är ovilliga att bege sig till vissa delar av Ukraina som ligger nära frontlinjen och eftersom det är svårt att få försäkringar som täcker krigsrelaterade risker. Dessutom utgör vägtransporter från och till Ukraina i genomsnitt endast en liten andel av EU-transportföretagens verksamhet, vilket även gäller företag från angränsande medlemsstater. Kommissionen har därför inga bevis för att avtalet har

⁷ Källa: Europeiska kommissionens egna uppskattningar, som bygger på uppgifter från Ukrainas tullmyndigheter.

⁸ Källa: Uppgifter från ukrainska myndigheter.

orsakat någon större snedvridning av medlemsstaternas vägtransportmarknader, även om en påverkan på marknaden kan märkas lokalt.

3. FÖRLÄNGNING AV AVTALET

• Gemensamma kommittén

Genom artikel 7 i avtalet inrättas en gemensam kommitté som ska övervaka och kontrollera tillämpningen och genomförandet av detta avtal och periodiskt se över hur avtalet fungerar med tanke på målen. Enligt samma artikel ska gemensamma kommittén vara sammansatt av företrädare för parterna. Kommitténs beslut fattas genom konsensus och är bindande för parterna.

Enligt artikel 7.2 ska gemensamma kommittén sammankallas senast tre månader innan avtalet löper ut för att bedöma och besluta om behovet av förlängning av avtalet och om förlängningens varaktighet.

• Akt som planeras av gemensamma kommittén

Gemensamma kommittén bör fatta ett beslut om förlängning av avtalet till och med den 31 mars 2027, i enlighet med artikel 7.2 i avtalet.

Det finns flera skäl till en förlängning:

- För det första har övervakningen av avtalet visat att det har spelat en väsentlig roll i samband med solidaritetskorridorerna och att det är en livlina för den ukrainska ekonomin, inte bara när det gäller export av jordbruksprodukter, utan också för att underlätta export av andra ukrainska varor än jordbruksprodukter.
- För det andra har avtalet också varit avgörande för att säkerställa att Ukraina har tillgång till de importörer som landet behöver, inklusive bränsle och humanitärt stöd. I detta avseende har det varit haft stor betydelse för den kraftiga ökningen av EU:s export till Ukraina och gett unionen och dess medlemsstater ekonomiska vinster. Avtalet kan också bidra till att uppväga den kollaps av exporten till Ryssland som är en följd av EU:s sanktioner, särskilt för angränsande medlemsstater.
- För det tredje visar den ökade handeln med varor som transporteras på väg mellan EU och Ukraina att avtalet är och förblir avgörande för att stödja Ukraina och dess återuppbyggnadsinsatser till följd av Rysslands anfallskrig.
- För det fjärde har kommissionen inte noterat några större störningar på EU:s transportmarknad som beror på avtalet. Den eventuella otillbörliga konkurrens från ukrainska transportföretag inom EU som avtalet leder till är begränsad, eftersom ukrainska transportföretag endast beviljas begränsade rättigheter till marknadstillträde jämfört med de rättigheter som transportföretag som är etablerade i EU:s medlemsstater har. Avtalet tillåter endast bilateral handel och transitering, medan gränsöverskridande handel och cabotage är förbjudet. Dessutom utgör vägtransporter från och till Ukraina i genomsnitt endast en liten andel av EU-transportföretagens verksamhet. Därför finns det inga bevis för att avtalet har orsakat någon större störning på EU:s eller ens de nationella vägtransportmarknaderna, även om det lokalt eller regionalt kan märkas en påverkan som behöver övervakas närmare.
- För det femte har de ändringar av avtalet som gjordes 2024 avsevärt stärkt efterlevnaden av avtalet genom att det inrättats en rättslig ram som möjliggör effektiva kontroller och förebyggande av missbruk. Den tillfälliga arbetsgruppen för

det praktiska genomförandet av avtalet, som inrättats i enlighet med artikel 7a i avtalet, sammanträdde den 24 mars och den 25 juni 2025. Övervakningen av genomförandet av avtalet visade inte på några större problem med bristande efterlevnad eller missbruk. I synnerhet har genomförandet av skyldigheten för förarna att medföra tillståndet i fordonet enligt artikel 5A i avtalet inte gett upphov till några betydande svårigheter, och QR-koden i de tillstånd som de ukrainska transportföretagen medför är ändamålsenlig för att effektivt kontrollera tillståndens existens och giltighet. Den skyldighet att förse fordonet med en dekal som anges i artikel 5C i avtalet förefaller vara väl uppfylld. När det gäller genomförandet av de åtgärder som behövs för att säkerställa att vägtransportoperatörer efterlever sina skyldigheter enligt artikel 5D i avtalet har en medlemsstat rapporterat ett betydande antal överträdelser, som för närvarande, med deltagande av de berörda operatörerna, är föremål för nödvändiga förfaranden i Ukraina för ett eventuellt antagande av nödvändiga uppföljningsåtgärder. Hittills har ingen av rapporterna lett till att ukrainska vägtransportoperatörer utesluts från möjligheten att utnyttja de rättigheter som fastställs i artikel 5D.3 i avtalet. Slutligen har inga problem rapporterats av medlemsstaterna när det gäller genomförandet av skyldigheten att medföra vissa dokument vid vägkontroller för kontroll av transporter på väg enligt artikel 5B i avtalet eller genomförandet av klausulen om ömsesidigt bistånd i artikel 5E i avtalet.

Vidare är det nödvändigt att förlänga avtalet till och med den 31 mars 2027 eftersom de förhållanden som motiverade ingåendet av det ursprungliga avtalet fortfarande råder. Rysslands anfallskrig mot Ukraina har inte upphört, och avtalet kan ge avgörande bistånd till Ukrainas återuppbyggnadsinsatser, även vid en eventuell vapenvila eller fredsprocess.

Två medlemsstater med gräns mot Ukraina har dock framhållit en negativ inverkan på sektorn för godstransporter på väg, och detta har även upprepats av två andra medlemsstater. För närvarande saknas uppgifter för att bedöma omfattningen av det potentiella problemet, i vilken utsträckning det är en följd av avtalet och vilka åtgärder som skulle kunna vidtas. Varje eventuell ytterligare förlängning av avtalet bör därför ta hänsyn till resultatet av en studie om avtalets inverkan på vägtransportindustrin på EU-nivå och nationell nivå, som bör överlämnas till kommissionen innan avtalet löper ut den 31 mars 2027. Studien kommer att beröra var och en av de 27 medlemsstaterna men kommer att ha särskilt fokus på de medlemsstater med störst sannolikhet att utsättas för direkt konkurrens från ukrainska transportföretag – i första hand de som gränsar till Ukraina (Polen, Slovakien, Ungern och Rumänien) och i andra hand de som kan komma att påverkas mer direkt än övriga medlemsstater, även om de inte har någon gräns mot Ukraina (Estland, Lettland, Litauen, Tjeckien, Slovenien, Kroatien och Bulgarien). Beträffande de medlemsstater som gränsar till Ukraina kommer studien även att behandla den eventuella påverkan på subnationell nivå, eller påverkan för en viss kategori av transportörer. Studien kommer särskilt att beskriva EU:s och Ukrainas transportörers respektive ställning i fråga om godstransporter på väg mellan EU och Ukraina, jämföra den med situationen före kriget, förklara orsakerna till utvecklingen, bedöma konsekvenserna av utvecklingen samt, för att skydda EU-aktörernas intressen, föreslå åtgärder för att motverka de negativa konsekvenser som iakttagits, däribland, om så behövs, avtalets upphörande och eventuella ersättande med andra lämpliga åtgärder till förmån för Ukraina.

För att bemöta vissa medlemsstaters farhågor i fråga om lika villkor för EU:s och Ukrainas vägtransportoperatörer (se ovan) kommer en tidig anpassning från Ukrainas sida till vissa centrala delar av EU:s vägtransportregelverk att ingå i en färdplan som överenskommits med den ukrainska regeringen och som övervakas av kommissionen. Framstegen kommer att beaktas för varje eventuell ytterligare förlängning av avtalet. Detta gäller särskilt den sociala pelaren i gemenskapens regelverk om vägtransporter (körtider, raster och viloperioder,

arbetstider), ett tidigt införande av version 2 av smarta färdskrivare och vägtransportregelverkets marknadspelare (inrättande av ett nationellt elektroniskt register över vägtransportföretag som uppfyller EU:s specifikationer, villkor som rör etableringskravet) i enlighet med bilagan till det bifogade utkastet till beslut av gemensamma kommittén. Dessa skyldigheter har valts eftersom de ingår i det regelverk som Ukraina ännu inte har införlivat och som är avgörande för att skapa lika villkor för EU och Ukraina inom ramen för avtalet (regler för marknadstillträde och sociala regler). Detta bör ses mot bakgrund av de pågående anslutningsförhandlingarna⁹.

Detta förslag följer efter ett förslag om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet mellan Europeiska unionen och Republiken Moldavien om godstransport på väg¹⁰ med avseende på förlängning av det avtalet¹¹. Detta förslag avser en förlängning med 18 månader av avtalet med Republiken Moldavien, som undertecknades av unionen den 29 juni 2022¹² och har förlängts till och med den 31 december 2025¹³.

4. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar bör därför vara i linje med det utkast till gemensamma kommitténs beslut som fogas till det här förslaget.

5. RÄTTLIG GRUND

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs att rådsbeslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Begreppet akter med rättslig verkan omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga.

Gemensamma kommittén är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg.

Det planerade beslutet om förlängning av avtalets varaktighet, som gemensamma kommittén uppmanas att anta, utgör en akt med rättslig verkan och kommer att vara bindande enligt internationell rätt, i enlighet med artikel 7.2 i avtalet.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram. Den förfarandemässiga rättsliga grunden för förslaget till rådets beslut är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas

⁹ EUCO 20/23.

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

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² EUT L 226, 14.9.2023, s. 1.

¹³ EUT 2024/1266, 30.4.2024.

enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdel.

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör vägtransport. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91 i EUF-fördraget.

6. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Det är lämpligt att offentliggöra gemensamma kommitténs beslut i *Europeiska unionens officiella tidning* när det har antagits.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg, avseende förlängning av avtalet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg¹⁴ (*avtalet*) undertecknades av unionen den 29 juni 2022 och trädde i kraft den 5 december 2022¹⁵.
- (2) Genom artikel 7.1 i avtalet inrättas en gemensam kommitté som ska övervaka och kontrollera tillämpningen och genomförandet av avtalet och periodiskt se över hur avtalet fungerar med tanke på målen. Enligt artikel 7.2 i avtalet ska gemensamma kommittén sammankallas senast tre månader innan avtalet löper ut i syfte att bedöma och besluta om behovet av ytterligare förlängning av avtalet.
- (3) I enlighet med gemensamma kommitténs beslut nr 2/2023 av den 16 mars 2023¹⁶ förlängdes avtalet till och med den 30 juni 2024.
- (4) Genom det ändringsavtal som undertecknades den 20 juni 2024 ändrades och förlängdes avtalet till och med den 30 juni 2025, med automatisk förlängning med ytterligare sex månader¹⁷. Ändringsavtalet har tillämpats provisoriskt från och med den dag då det undertecknades. Den 17 juni 2025 antog Europaparlamentet sitt godkännande av ingåendet av ändringsavtalet och den 15 juli 2025 antog rådet sitt beslut om ingående av ändringsavtalet. Avtalet är tillämpligt till och med den 31 december 2025.
- (5) För att både Europeiska unionen och Ukraina ska kunna fortsätta att dra nytta av de positiva effekterna av avtalet, som underlättar godstransporter på väg mellan och genom Ukraina och Europeiska unionen och säkerställer välfungerande solidaritetskorridorer i samband med Rysslands anfallskrig mot Ukraina, bör avtalet förlängas till och med den 31 mars 2027.
- (6) Vid sitt nästa möte kommer gemensamma kommittén att anta ett beslut om behovet av ytterligare en förlängning av avtalet och även om en sådan förlängnings varaktighet. Beslutet blir bindande för unionen.

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

¹⁵ EUT L 226, 14.9.2023, s. 2.

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

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

- (7) Det är därför nödvändigt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i gemensamma kommittén avseende förlängning av avtalet.
- (8) Med tanke på oro och osäkerhet kring avtalets eventuella negativa konsekvenser för vissa medlemsstater kommer Europeiska kommissionen att inleda en studie om avtalets inverkan på vägtransportsektorn på både EU-nivå och nationell nivå. Varje eventuell ytterligare förlängning bör vara avhängig av att det gjorts tillfredsställande framsteg i anpassningen av Ukrainas lagstiftning till det relevanta regelverket om marknadstillträde och EU:s sociala vägtransportregelverk som ännu inte har införlivats, och bör ta hänsyn till resultaten av studien.
- (9) Unionens ståndpunkt vad gäller avtalets förlängning, inbegripet förlängningens varaktighet, bör därför baseras på det bifogade utkastet till beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i den gemensamma kommitté som inrättats genom artikel 7 i avtalet mellan Europeiska unionen och Ukraina om godstransport på väg (*avtalet*) avseende förlängning av avtalet, inklusive förlängningens varaktighet, ska baseras på det utkast till beslut av gemensamma kommittén som åtföljer det här beslutet.

Unionens företrädare i gemensamma kommittén får godkänna mindre ändringar av utkastet till beslut av gemensamma kommittén utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*