



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 5. maaliskuuta 2024
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129
RELEX 275

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	5. maaliskuuta 2024
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2024) 117 final
Asia:	Suositus – NEUVOSTON PÄÄTÖS komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut 29 päivänä kesäkuuta 2022 tehtyyn Euroopan unionin ja Ukrainan väliseen maanteiden tavaraliikennettä koskevaan sopimukseen tehtävistä muutoksista

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2024) 117 final.

Liite: COM(2024) 117 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 5.3.2024
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Suositus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

**komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut 29 päivänä kesäkuuta 2022 tehtyyn
Euroopan unionin ja Ukrainan väliseen maanteiden tavaraliikennettä koskevaan
sopimukseen tehtävistä muutoksista**

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

PERUSTELUT

1. SUOSITUKSEN TAUSTA

Komissio suosittaa, että neuvosto antaa luvan aloittaa neuvottelut Lyonissa 29. kesäkuuta 2022 allekirjoitetun Euroopan unionin ja Ukrainan välisen maanteiden tavaraliikennettä koskevan sopimuksen¹, jäljempänä 'sopimus', muuttamisesta, mukaan lukien sopimuksen voimassaolon jatkaminen, ja että se nimeää komission unionin neuvottelijaksi, antaa ohjeet neuvottelijalle ja nimeää erityiskomitean, jota on kuultava neuvottelujen aikana.

2. TAUSTA

1.1. Yhteenveto sopimuksesta

Sopimuksen tarkoituksena on tilapäisesti helpottaa maanteiden tavaraliikennettä Ukrainan ja Euroopan unionin välillä ja niiden kautta myöntämällä lisäoikeuksia Ukrainan ja EU:n väliseen kauttakulkuun ja kuljetukseen Venäjän Ukrainaan kohdistaman laittoman hyökkäyssodan ja sen Ukrainassa kaikille liikennemuodoille aiheuttamien merkittävien häiriöiden seurauksena. Se sisältää myös toimenpiteitä, joilla helpotetaan kuljettajien asiakirjojen tunnustamista. Sopimus on nykyisellään voimassa 30. kesäkuuta 2024 saakka². Se korvaa väliaikaisesti jäsenvaltioiden ja Ukrainan kahdenvälisiin liikennesopimuksiin perustuvat markkinoillepääsyoikeudet.

1.2. Sopimuksen vaikutukset

Kun komissio ehdotti neuvostolle sopimuksen voimassaolon jatkamista tammikuussa 2023, se esitti tietoja, jotka vahvistivat, että sopimus on mahdollistanut Ukrainan maataloustuotteiden viennin solidaarisuuskaistojen kautta. Mustanmeren viljasopimus oli tuolloin edelleen voimassa, mutta sopimuksen katsottiin täydentäneen Mustanmeren kautta tapahtuvaa vientiä ja siten edistäneen maailmanlaajuisia elintarviketurvaa ja Ukrainan talouden jatkuvaa toimintaa myös sodan aikana. Venäjä on sittemmin vetäytynyt lopullisesti Mustanmeren viljasopimuksesta. Ukrainan viljanviennin lisäksi sopimuksella helpotetaan sellaisten muiden kuin maataloustuotteiden, erityisesti teollisuustuotteiden, vientiä, joita ei voitu viedä Mustanmeren viljasopimuksen puitteissa ja jotka tarvitsevat edelleen vienti- ja tuontireittejä EU:n kautta. Ukrainan yksipuolisesti elokuussa 2023 perustama Mustanmeren käytävä ei pysty täyttämään maan laajempia tuonti- ja vientitarpeita, mukaan lukien sotilaallisen ja

¹ EUVL L 179, 6.7.2022, s. 4.

² EUVL L 123, 8.5.2023, s. 36.

humanitaarisen avun ja polttoaineen toimittaminen, ja se on edelleen Venäjän hyökkäysten kohteena.

Tässä yhteydessä solidaarisuuskaistoista, joissa maantieliikenteellä on tärkeä rooli erityisesti Puolaan, Slovakiaan, Unkariin ja Romaniaan johtavien maakäytävien kautta, on tullut Ukrainan elinehto, sillä ne mahdollistavat maataloustuotteiden viennin ja edistävät siten maailmanlaajuisia elintarviketurvaa. Ne ovat edelleen tärkein vaihtoehto muiden ukrainalaisten tavaroiden (esim. rauta, teräs) viennille ja Ukrainan ensisijainen vaihtoehto kaikkien tarvitsemiensa tavaroiden (mukaan lukien polttoaineet ja humanitaarinen apu) tuonnille.

Toukokuun 2022 ja tammikuun 2024 lopun välisenä aikana Ukraina on voinut viedä solidaarisuuskaistojen kautta noin 122 miljoonaa tonnia tavaroita (68 miljoonaa tonnia maataloustuotteita ja noin 54 miljoonaa tonnia muita kuin maataloustuotteita) ja tuoda noin 45 miljoonaa tonnia tavaroita.

Solidaarisuuskaistojen kautta vuoden 2022 toukokuun jälkeen käydyn kaupan kokonaisarvoksi arvioidaan noin 139 miljardia euroa, josta noin 46 miljardia euroa on Ukrainasta lähtevää vientiä ja noin 93 miljardia euroa Ukrainaan tulevaa tuontia.

Vuonna 2023 Ukraina vei solidaarisuuskaistojen kautta noin 40 miljoonaa tonnia maataloustuotteita ja noin 30 miljoonaa tonnia muita kuin maataloustuotteita, joiden yhteenlaskettu arvo oli noin 24 miljardia euroa. Vuonna 2023 Ukraina toi solidaarisuuskaistojen kautta noin 27 miljoonaa tonnia tavaroita, mukaan lukien noin 3 miljoonaa tonnia maataloustuotteita ja noin 24 miljoonaa tonnia muita kuin maataloustuotteita, joiden yhteenlaskettu arvo oli noin 53 miljardia euroa.

Maantieliikenne on elintärkeää solidaarisuuskaistojen kautta tapahtuvalle EU:n ja Ukrainan väliselle kaupalle. Se on erityisen tärkeää arvokkaiden muiden kuin maataloustuotteiden tuonnissa, sillä vuonna 2023 lähes 50 prosenttia tämäntyyppisistä tavaroista tuotiin Ukrainaan maanteitse, mikä vastaa yli 75 prosenttia muiden kuin maataloustuotteiden tuonnin arvosta.

Tiedot, jotka komissio on kerännyt sen jälkeen kuin sopimuksen voimassaoloa jatkettiin 16. maaliskuuta 2023, vahvistavat, että sopimuksella on edelleen keskeinen merkitys Ukrainan taloudelle ja että se on edelleen ratkaisevan tärkeä EU:n Ukrainaan suuntautuvan viennin kannalta.

- Eurostatin mukaan Ukrainasta EU:hun maanteitse tapahtuvan viennin määrä on kasvanut merkittävästi sopimuksen voimaantulon jälkeen. Kasvu on noin kaksi kolmasosaa kuljetetusta määrässä mitattuna ja noin kolmannes niiden arvossa mitattuna. Absoluuttisesti mitattuna EU:hun vietiin sopimuksen jälkeen kuukausittain yli 300 000 tonnia enemmän tavaroita (keskimäärin 873 000 tonnia kuukaudessa heinäkuun 2022 ja syyskuun 2023 välisenä aikana verrattuna 528 000 tonniin kuukaudessa sopimusta edeltävänä ajanjaksona tammikuusta 2020 kesäkuuhun 2022). Samana aikana kuukausittaisen lisäviennin arvo oli noin 250 miljoonaa euroa kuukaudessa (keskimäärin 953 miljoonaa euroa verrattuna 702 miljoonaan euroon kuukaudessa ennen sopimusta).
- Nämä luvut osoittavat, että maantiekuljetuskapasiteetin optimointi oli ratkaisevan tärkeää, jotta voitiin tukea vaihtoehtoisia käytäviä viljan ja muiden tuotteiden viemiseksi EU:hun ja kolmansiiin maihin ja auttaa Ukrainan taloutta ja mahdollistaa

sen tarvitsemien tavaroiden kuljettaminen, kun alueen perinteiset kuljetusreitit eivät olleet käytettävissä Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan vuoksi.

- Ukrainan tuonti EU:sta kasvoi määrällisesti yhtä paljon kuin vienti eli noin 300 000 tonnia kuukaudessa (keskimäärin 810 000 tonnia kuukaudessa tarkasteltuna ajanjaksona verrattuna 509 000 tonniin kuukaudessa ennen sopimusta). Ukrainan tuonnin arvo on kuitenkin kasvanut lähes kolme kertaa nopeammin kuin Ukrainan viennin arvo: Ukrainan tuonnin arvo oli yli 700 miljoonaa euroa kuukaudessa (keskimäärin 2 430 miljoonaa euroa verrattuna 1 695 miljoonaa euroon kuukaudessa ennen sopimusta), kun viennin arvo oli 250 miljoonaa euroa.
- Kaiken kaikkiaan vienti on tällä hetkellä noin 380 000 tonnia ja 900 miljoonaa euroa suurempi kuin kuukausittainen keskiarvo ennen sopimuksen ratifiointia. Ukrainaan maanteitse kuljetettujen EU:n tavaroiden arvo on siten kasvanut merkittävästi sopimuksen voimaantulon jälkeen.
- Sopimuksella on näin ollen ollut keskeinen rooli, kun EU:n kauppapase Ukrainan kanssa on kasvanut 500 miljoonalla eurolla kuukaudessa.
- Useimmissa jäsenvaltioissa nämä myönteiset suuntaukset näkyvät myös kansallisella tasolla (edellä mainittuina ajanjaksoina). Vaikutukset ovat olleet erityisen myönteisiä Ukrainan naapurijäsenvaltioissa. Puolan vienti maanteitse Ukrainaan on kasvanut 72 prosenttia sopimuksen jälkeen, kun taas maanteitse tapahtuva tuonti Ukrainasta on kasvanut 49 prosenttia. Slovakian vienti maanteitse Ukrainaan on kasvanut 120 prosenttia, kun taas maanteitse tapahtuva tuonti on kasvanut 46 prosenttia. Romanian vienti maanteitse Ukrainaan on kasvanut 163 prosenttia, kun taas maanteitse tapahtuva tuonti on kasvanut 72 prosenttia. Vain Unkarin tapauksessa kauppapase on hieman heikentynyt; maanteitse tapahtuva vienti väheni 1,5 prosenttia ja maanteitse tapahtuva tuonti kasvoi 7 prosenttia.
- Tiekuljetusten merkitystä osoittaa myös se, että 80 prosenttia Ukrainaan EU:sta tuoduista polttoaineista kuljetettiin maanteitse. Tiekuljetusten osuus EU:sta Ukrainaan tuoduista farmaseuttisista tuotteista on noin 70 prosenttia, ja noin 80 prosenttia kaikista Ukrainaan tuoduista lääkkeistä kuljetettiin EU:n kautta maanteitse.
- Venäjän vetäydyttyä Mustanmeren viljasopimuksesta ja sen jatkaessa pyrkimyksiään tuhota tai uhata Suur-Odessan ja Tonavan satamia, maakäytävät ovat edelleen olennaisen tärkeitä viljan lisäksi myös kaikkien muiden Ukrainan tarvitsemien tai sen viemien tuotteiden kannalta.
- Ukraina perusti elokuussa 2023 Mustallemerelle merikäytävän, jonka kautta viedään pääasiassa viljaa. Tähän käytävään kohdistuu kuitenkin edelleen Venäjän hyökkäyksiä. Käytävän kapasiteetin arvioidaan olevan 30 miljoonaa tonnia vuodessa, kun taas Mustanmeren kapasiteetti ennen sotaa oli 150 miljoonaa tonnia vuodessa. Vaikka käytävä on tärkeä tekijä viljan viennissä, se ei voi korvata maantiekuljetuksia kaikkien muiden sellaisten tavaroiden osalta, joita ei voida kuljettaa meritse Mustanmeren kautta.
- Useat jäsenvaltiot ilmoittivat ukrainalaisten ajoneuvojen määrän lisääntyneen alueellaan (Bulgaria, Tšekki, Unkari, Puola, Slovakia ja Slovenia). Näissä tapauksissa näiden jäsenvaltioiden tavaraliikenteen harjoittajien ilmoitettiin

menettäneen markkinaosuuksia Ukrainaan suuntautuvassa liiketoiminnassaan. Jotkut liikenteenharjoittajat väittivät tämän johtuvan ukrainalaisten liikenteenharjoittajien alhaisemmista toimintakustannuksista. Maantieliikenne Ukrainaan ja Ukrainasta muodostaa kuitenkin keskimäärin vain pienen osan EU:n liikenteenharjoittajien liiketoiminnasta. Vaikka markkinoihin kohdistuva vaikutus voi tuntua paikallisella tasolla, ei ole näyttöä siitä, että sopimus olisi aiheuttanut merkittäviä vääristymiä jäsenvaltioiden ja unionin maantieliikennemarkkinoilla.

1.3. Sopimukseen tehtävien muutosten tarve

Sopimus on olennaisen tärkeä Ukrainalle ja sen vaikutukset EU:hun ovat erittäin myönteisiä, mutta viime kuukausina useat jäsenvaltiot ovat ilmaisseet huolensa sopimuksen täytäntöönpanosta ja sen mahdollisista vaikutuksista tieliikennealaa paikallistasolla. Näistä huolenaiheista keskusteltiin 18. joulukuuta 2023 pidetyssä sekakomitean kokouksessa, jossa todettiin, että sopimuksen perusedellytykset ovat edelleen voimassa. Osapuolet panivat kuitenkin merkille useita sopimuksen soveltamisen ja täytäntöönpanon herättämiä kysymyksiä.

Nämä kysymykset liittyvät ensisijaisesti osapuolten valvontaviranomaisten mahdollisiin ongelmiin täytäntöönpanossa. Esimerkiksi liikenneluvat on täysin digitalisoitu Ukrainassa eikä jäsenvaltioilla ole pääsyä Ukrainan tietokantoihin, joten tienvarsitarkastuksissa saattaa joskus olla vaikea varmistaa, että tarkastettu ukrainalainen rekka kuuluu liikenteenharjoittajalle, jolla on asianmukainen lupa suorittaa kansainvälisiä kuljetuksia. Samoin saattaa olla vaikeaa erottaa toisistaan sopimuksen nojalla toteutetut kuljetukset ja muiden kansainvälisten tieliikennesopimusten, kuten CEMT-yleissopimuksen, nojalla toteutetut kuljetukset. Tyhjänä ajettavien matkojen osalta se, että kuljettajalla olisi erityiset asiakirjat, joilla todistetaan, että tyhjänä ajettava matka suoritetaan sopimuksen nojalla tapahtuvan kauttakulun tai kahdenvälisen kuljetuksen yhteydessä, lisäisi oikeusvarmuutta maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien kannalta ja helpottaisi tienvarsitarkastuksia.

Muut kysymykset liittyvät sopimuksen täytäntöönpanon tehostamiseen. Niihin kuuluvat erityisesti se, että maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat noudattavat sopimuksen nojalla sallittua liikennettä koskevia velvoitteitaan, samoin kuin kuljettajien asiakirjoihin liittyvät petokset tai väärennökset sekä toistuvat ja jatkuvat vakavat liikenneturvallisuusrikkomukset. Ne koskevat myös tapaa, jolla jäsenvaltiot saavat tiedon siitä, että Ukrainan viranomaiset ovat jatkaneet kuljettajan asiakirjojen voimassaoloaikaa.

Sopimukseen on sen vuoksi tehtävä rajallisia muutoksia sen täytäntöönpanon valvonnan helpottamiseksi ja sen täytäntöönpanon tehostamiseksi.

Jotkin jäsenvaltiot ottivat myös esille sopimuksen mahdollisen vaikutuksen tieliikennealaa 4. joulukuuta 2023 pidetyssä neuvoston kokouksessa sekä 18. joulukuuta 2023 pidetyssä sekakomitean kokouksessa. Nämä huolenaiheet osoittivat, että osapuolten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa on parannettava, jotta sopimuksen toimivuutta voidaan arvioida paremmin. Jotkin Ukrainan rajanaapureina olevat jäsenvaltiot ja eräät liikenteenharjoittajien yhdistykset ilmaisivat huolensa sopimuksen vaikutuksista tiettyihin kansallisten kuljetusmarkkinoiden segmentteihin, joihin Ukrainan sota ja sen seurauksena Venäjälle ja Valko-Venäjälle asetetut pakotteet ja näiden kahden maan vastavuoroiset toimenpiteet ovat jo vakavasti vaikuttaneet.

Sen vuoksi ehdotetaan myös, että otetaan käyttöön uusi suojalauseke siltä varalta, että kansalliset maantieliikennemarkkinat häiriintyvät merkittävästi yhden sopimuspuolen tietyllä maantieteellisellä alueella sopimuksesta johtuvista syistä. Sekakomitea voisi poikkeuksellisissa olosuhteissa päättää sopimuksen soveltamisen väliaikaisesta keskeyttämisestä.

Samalla ja ottaen huomioon edellä mainitut muutokset, joista on määrä neuvotella, sopimuksen voimassaoloa on tarpeellista jatkaa³ seuraavista syistä:

- Ensinnäkin sopimuksen seuranta on osoittanut, että sillä on ollut keskeinen rooli solidaarisuuskaistojen yhteydessä ja että se on siten tarjonnut Ukrainan taloudelle elintärkeän yhteyden ja edistänyt myös maailmanlaajuisia elintarviketurvaa Venäjän saarrettua Ukrainan Mustanmeren satamat. Venäjä irtisanoi Yhdistyneiden kansakuntien Mustanmeren viljasopimuksen heinäkuussa 2023, mutta Ukraina onnistui perustamaan Mustallemerelle käytävän pääasiassa viljan vientiä varten. Tämän uuden käytävän kapasiteetti on huomattava, mutta se on edelleen altis Venäjän hyökkäyksille. Sen vuoksi solidaarisuuskaistat, myös EU:n kautta kulkevat maantieliikennereitit, ovat edelleen olennaisen tärkeitä Ukrainan viennin ja tuonnin kannalta.
- Toiseksi sopimus on helpottanut sellaisten ukrainalaisten muiden kuin maataloustuotteiden vientiä, jotka eivät hyödy Ukrainan Mustanmeren käytävästä.
- Kolmanneksi sopimus on ollut ratkaisevan tärkeä myös sen varmistamisessa, että Ukraina saa tarvitsemiaan tuontitavaroita, myös polttoaineita ja humanitaarista apua. Tässä suhteessa sopimus on helpottanut EU:n vientiä Ukrainaan ja hyödyttää siten edelleen EU:ta.
- Neljänneksi maantieliikenne Ukrainaan ja Ukrainasta muodostaa keskimäärin vain pienen osan EU:n liikenteenharjoittajien liiketoiminnasta. Markkinoihin voi kohdistua vaikutuksia paikallisella tasolla, mikä edellyttää tiiviimpää seurantaa (ks. 2.4 kohta edellä), mutta ei ole näyttöä siitä, että sopimus olisi vääristänyt merkittävästi EU:n maantieliikennemarkkinoita. Näin ollen toteamus, jonka mukaan sopimus ei aiheuta kilpailu-uhkaa EU:n liikenteenharjoittajille, pitää edelleen paikkansa. Tämä ei todennäköisesti muutu sinä aikana, jolle sopimuksen voimassaolon jatkamista ehdotetaan.

Sopimuksen jatkaminen vähintään 18 kuukaudella vaikuttaa tarpeelliselta, koska alkuperäisen sopimuksen tekemisen perusteena olleet olosuhteet ovat edelleen voimassa ja luultavasti vielä melko pitkään. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan ei ole päättynyt, eivätkä useimmat tarkkailijat näe sen päättyvän lähitulevaisuudessa.

Näistä syistä sopimusta olisi muutettava seuraavilta osin:

- Sopimuksen voimassaolon jatkaminen;

³ Sopimuksen 7 artiklan 2 ja 5 kohdan mukaan sopimuksella perustettu sekakomitea voi jatkaa sopimuksen voimassaoloa. Koska sekakomitea ei kuitenkaan voi päättää muutoksista, joilla pyritään vahvistamaan sopimuksen täytäntöönpanoa ja ottamaan käyttöön uusi suojalauseke, komissio pyytää prosessiekonomian vuoksi neuvostolta myös lupaa neuvotella sopimuksen voimassaolon jatkamisesta.

- Asianmukaiset toimenpiteet sopimuksen soveltamisessa havaittujen vaikeuksien korjaamiseksi;
- Lauseke, jonka mukaan molemmat osapuolet voivat keskeyttää sopimuksen soveltamisen kokonaan tai osittain tai toteuttaa sen puitteissa muita suojatoimenpiteitä tietyllä maantieteellisellä alueella enintään kolmen kuukauden ajan, jos kyseisen maantieteellisen alueen maantieliikennemarkkinat häiriintyvät merkittävästi. Komissio ilmoittaa unionin puolesta kaikista tämän lausekkeen mukaisista toimenpiteistä sopimuksen toiselle osapuolelle. Sopimuksen soveltamisen keskeyttäminen perustuu SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan mukaiseen neuvoston päätökseen ja komission omasta aloitteestaan tai jäsenvaltion pyynnöstä tekemään ehdotukseen;
- Lauseke, jolla laajennetaan sekakomitean toimivaltaa antamalla sille mahdollisuus päättää sopimuksen soveltamisen väliaikaisesta keskeyttämisestä, jos on vankkaa ja selkeää näyttöä siitä, että sopimuksen tavoitteet eivät selvästikään enää täyty; ja
- Perustetaan erityinen tilapäinen työryhmä seuraamaan näiden toimenpiteiden täytäntöönpanoa ja helpottamaan sopimuksen käytännön täytäntöönpanoa. Se noudattaa sekakomitean työjärjestyksen⁴ 9 artiklassa vahvistettuja sääntöjä sopimuksen seurannasta.

3. YHDENMUKAISUUS UNIONIN MUIDEN POLITIIKKOJEN KANSSA

Neuvoteltavat muutokset eivät muuta sopimuksen peruspiirteitä, jotka ovat edelleen täysin yhdenmukaisia EU:n Ukrainaa koskevan nykyisen ulkosuhdepolitiikan kanssa. Sopimus on myös edelleen täysin unionin ja Ukrainan välillä 27. kesäkuuta 2014 allekirjoitetun assosiaatiosopimuksen mukainen.

4. OIKEUSPERUSTA SEKÄ TOISSIJAISUUS- JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Menettelyllinen oikeusperusta päätökselle, jolla annetaan lupa neuvottelujen aloittamiseen unionin ja kolmannen maan välisestä sopimuksesta – myös voimassa olevaa sopimusta muuttavasta sopimuksesta – ja annetaan ohjeet neuvottelijalle, on SEUT 218 artiklan 3 ja 4 kohta.

• Unionin toimivalta

SEUT 216 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Unioni voi tehdä sopimuksen yhden tai useamman kolmannen valtion tai kansainvälisen järjestön kanssa, kun perussopimuksissa on asiaa koskeva määräys taikka kun sopimuksen tekeminen on välttämätöntä jonkin unionin politiikalle perussopimuksissa vahvistetun tavoitteen saavuttamiseksi tai sopimuksen tekemisestä säädetään oikeudellisesti sitovassa

⁴ EUVL L 123, 8.5.2023, s. 32.

unionin säädöksessä tai sopimuksen tekeminen voi vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta.”

Sopimuksen tarkoituksena oli saavuttaa unionin politiikalle perussopimuksissa vahvistettu tavoite eli panna täytäntöön unionin liikennepolitiikka maatielikenteen alalla, erityisesti unionin ja Ukrainan välisen maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyn osalta. Sopimuksen tekemisestä määrätään Ukrainan kanssa tehdyn assosiaatiosopimuksen 136 artiklassa.

Ehdotus koskee neuvottelujen aloittamista sopimuksen muuttamisesta siten, että sen voimassaoloa voidaan jatkaa ja samalla varmistetaan sen keskeisten määräysten parempi, oikeudenmukaisempi ja paremmin valvottu täytäntöönpano ja helpotetaan niiden täytäntöönpanon valvontaa kummankin osapuolen alueella.

Neuvoteltavat muutokset koskevat sopimuksen voimassaolon jatkamista, mukaan lukien sen kesto, sekä asianmukaisia toimenpiteitä sopimuksen soveltamisessa havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.

Ne eivät vaikuta sopimuksen soveltamisalaan, ne ovat sopimuksella tavoiteltujen toimintapoliittisten tavoitteiden mukaisia eikä niillä muuteta unionin toimivaltaa sopimuksen osalta.

Sopimuksen tekivät unioni ja Ukraina.

Sen vuoksi unionilla on toimivalta tehdä kansainvälinen sopimus Ukrainan kanssa tehdyn tieliikennesopimuksen muuttamisesta.

- **Komission kuulemisvelvollisuus**

Kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen 16. heinäkuuta 2015 asiassa C-425/13⁵ antama tuomio, jossa selvennetään eri toimielinten tehtäviä sovellettaessa SEUT 218 artiklan 2 ja 4 kohtaa SEU 13 artiklan 2 kohdassa vahvistettujen toimielinten välisen tasapainon ja keskinäisen vilpittömän yhteistyön periaatteiden mukaisesti, nämä selvennykset on otettava huomioon.

On aiheellista, että komissio toimittaa neuvostolle ja sen nimeämälle erityiskomitealle kaikki tiedot, joita ne tarvitsevat neuvottelujen edistymisen seuraamiseksi, kuten erityisesti ilmoitetut yleiset tavoitteet ja muiden osapuolten neuvottelujen aikana esittämät kannat. Komissio raportoi kirjallisesti neuvostolle ja sen nimeämälle erityiskomitealle neuvottelujen tuloksista siten, että neuvosto voi käyttää institutionaalisia oikeuksiaan.

Noudattaakseen SEU 13 artiklan 2 kohdassa määrättyä velvoitetta kunnioittaa toimielinten välistä tasapainoa ja SEUT 218 artiklan 10 kohdassa määrättyä velvoitetta komissio tiedottaa asiasta Euroopan parlamentille samassa laajuudessa.

- **Suhteellisuusperiaate**

Suositus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

Neuvoteltavat muutokset eivät muuta sopimuksen soveltamisalaa ja rajoittuvat toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen sen oikeudenmukaisen ja paremmin valvotun täytäntöönpanon varmistamiseksi. Voimassaoloa jatketaan määräajaksi, joka on kestoaltaan kohtuullinen.

Muutoksista mahdollisesti aiheutuva hallinnollinen tai taloudellinen lisärasite rajoittuu tiukasti siihen, mikä on tarpeen sopimuksen täytäntöönpanon seuraamiseksi, ja sitä tasapainottaa muutosten mahdollistama sopimuksen jatkaminen ja sen mukanaan tuoma hallinnollisen taakan keventyminen sekä toimialan että jäsenvaltioiden kannalta.

5. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Suosituksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

6. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Neuvottelut käydään erityiskomiteaa kuullen.

- **Suosituksen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Säännökset esitetään neuvoston päätöstä koskevan suosituksen liitteessä.

Suositus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

komission valtuuttamisesta aloittamaan neuvottelut 29 päivänä kesäkuuta 2022 tehtyyn Euroopan unionin ja Ukrainan väliseen maanteiden tavaraliikennettä koskevaan sopimukseen tehtävistä muutoksista

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 218 artiklan 3 ja 4 kohdan,

ottaa huomioon 29 päivänä kesäkuuta 2022 tehdyn Euroopan unionin ja Ukrainan välisen maanteiden tavaraliikennettä koskevan sopimuksen⁶, jäljempänä 'sopimus',

ottaa huomioon Euroopan komission suosituksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Olisi aloitettava neuvottelut sopimuksen tekemiseksi sopimuksen muuttamisesta, myös sen keston osalta.
- (2) Komissio olisi nimettävä neuvottelijaksi.
- (3) Komission olisi käytävä neuvottelut [neuvosto lisää erityiskomitean nimen] kuullen ja toimielinten tehtävien mukaisesti siten kuin määrätään Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 13 artiklan 2 kohdassa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 218 artiklassa, sellaisena kuin Euroopan unionin tuomioistuin on niitä tulkinnut,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtuutetaan komissio neuvottelemaan unionin puolesta sopimukseen tehtävistä muutoksista, mukaan lukien sen kesto.

2 artikla

Neuvotteluohjeet ovat tämän päätöksen liitteenä.

⁶ EUVL L 179, 6.7.2022, s. 4.

3 artikla

Neuvottelut käydään [neuvosto lisää erityiskomitean nimen] kuullen.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*