



Brusel 1. září 2025
(OR. en)

12258/25

Interinstitucionální spis:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	1. září 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě, pokud jde o pokračování v provádění dohody

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 474 final.

Příloha: COM(2025) 474 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 1.9.2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě, pokud jde o pokračování v provádění dohody

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě podepsanou v Lyonu dne 29. června 2022¹ (dále jen „dohoda“), pokud jde o pokračování v provádění dohody v souladu s čl. 7 odst. 2 této dohody.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dohoda se prozatímně uplatňuje ode dne 29. června 2022. Byla schválena jménem Evropské unie a vstoupila v platnost dne 5. prosince 2022². Rozhodnutím smíšeného výboru č. 2/2023 ze dne 16. března 2023 byla platnost dohody prodloužena do 30. června 2024³. Pozměňující dohodou podepsanou v Bruselu dne 20. června 2024 byla dohoda změněna a prodloužena do 30. června 2025 s automatickým prodloužením o dalších šest měsíců⁴, a od té doby se prozatímně uplatňuje. Dne 17. června 2025 přijal Evropský parlament souhlas s uzavřením pozměňující dohody a dne 15. července 2025 přijala Rada rozhodnutí o uzavření pozměňující dohody. Dohoda v platném znění je použitelná do 31. prosince 2025.

Cílem dohody je dočasně usnadnit silniční nákladní dopravu mezi Ukrajinou a Evropskou unií tím, že se udělí doplňková práva k tranzitu a přepravě zboží mezi Ukrajinou a EU, a to v návaznosti na protiprávní válečnou agresi Ruska vůči Ukrajině a závažná narušení, která tato agrese způsobuje u všech druhů dopravy na Ukrajině.

Od srpna 2023 Ukrajina opět využívá dopravní trasu přes Černé moře, která je však primárně určena pro vývoz obilí; pro nezemědělské zboží je kapacita omezena. Obavy o bezpečnost jsou však nadále vysoké, a proto tato trasa nenabízí spolehlivou alternativu pro řešení širších potřeb země v oblasti dovozu a vývozu, včetně poskytování vojenské a humanitární pomoci nebo pohonných hmot.

V této souvislosti jsou pro Ukrajinu životně důležitým spojením trasy solidarity mezi EU a Ukrajinou⁵, které využívají železniční, silniční a vnitrozemské vodní cesty a umožňují vývoz některých zemědělských produktů, což přispívá k celosvětovému potravinovému zabezpečení. Zůstávají hlavní cestou pro vývoz dalšího ukrajinského zboží (např. železa, oceli) a pro dovoz veškerého zboží, které Ukrajina potřebuje (včetně pohonných hmot a humanitární pomoci). Odhaduje se, že v dubnu 2025 představovaly trasy solidarity 70 % ukrajinského vývozu nezemědělských produktů (ve srovnání s přibližně 30 % přes Černé moře) a přibližně 20 % ukrajinského vývozu obilí, olejnin a souvisejících produktů (ve srovnání s přibližně 80 % přes Černé moře)⁶.

Silniční doprava je nepostradatelná pro obchod mezi EU a Ukrajinou prostřednictvím tras solidarity. Má zvláštní význam pro hodnotný nezemědělský dovoz, když v roce 2023 bylo na

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

² Rozhodnutí Rady (EU) 2022/2435 ze dne 5. prosince 2022 o uzavření Dohody mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě jménem Unie (Úř. věst. L 319, 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ Úř. věst. 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_cs

⁶ Zdroj: Vlastní odhady Evropské komise na základě údajů poskytnutých ukrajinskými celními orgány.

Ukrajinu po silnici dovezeno téměř 50 % tohoto druhu zboží, což v hodnotovém vyjádření představuje více než 75 % nezemědělského dovozu.

Byl zřízen smíšený výbor, který má za úkol dohlížet na uplatňování a provádění dohody a sledovat je. Výbor rozhoduje také o pokračování v provádění dohody. V tomto ohledu smíšený výbor posoudí a nejpozději tři měsíce před uplynutím platnosti dohody, tj. do 30. září 2025, rozhodne, zda je v provádění dohody potřeba pokračovat. Podle čl. 7 odst. 5 dohody smíšený výbor přijímá svá rozhodnutí na základě konsenzu.

Tento návrh navazuje na dvě jednání, která se konala ve dnech 17. a 22. července 2025 v pracovní skupině Rady pro pozemní dopravu na základě neoficiálního dokumentu Komise.

• **Účinky dohody**

Údaje, které má Komise k dispozici, potvrzují, že dohoda stále plní zásadní funkci pro ukrajinské hospodářství a má i nadále klíčový význam pro vývoz z EU na Ukrajinu.

- Podle údajů Eurostatu se po vstupu dohody v platnost výrazně zvýšil objem dovozu z Ukrajiny do EU po silnici. Dovoz do EU z Ukrajiny po silnici se zvýšil o 64 %, a to z 1 800 tisíc tun ve třetím čtvrtletí 2021 na 2 945 tisíc tun ve třetím čtvrtletí 2022 (veškeré zboží). Od té doby se dovoz do EU z Ukrajiny stabilizoval a v roce 2024 dosáhl 7 749 tisíc tun, což je o 13 % více než 6 869 tisíc tun v roce 2021, tedy před válečnou agresí Ruska proti Ukrajině. Hodnota dovozu do EU z Ukrajiny po silnici se zvýšila o 12 %, a to z 9 006 milionů EUR v roce 2021 na 10 108 milionů EUR v roce 2024.
- Objem vývozu EU na Ukrajinu po silnici se podle údajů Eurostatu (veškeré zboží) zvýšil o 36 %, a to z 1 797 tisíc tun ve třetím čtvrtletí 2021 na 2 446 tisíc tun ve třetím čtvrtletí 2022. Od té doby se celkový objem vývozu EU po silnici směrem na Ukrajinu stabilizoval a v roce 2024 dosáhl 7 617 tisíc tun, což je o 11 % více než 6 873 tisíc tun v roce 2021, tedy před válečnou agresí Ruska proti Ukrajině. Hodnota vývozu do EU na Ukrajinu po silnici se zvýšila o 48 %, a to z 22 526 milionů EUR v roce 2021 na 33 434 milionů EUR v roce 2024.
- Od podpisu dohody tedy hodnota vývozu z EU na Ukrajinu po silnici rostla rychleji než dovoz z Ukrajiny, což vedlo k obchodní bilanci o 73 % vyšší v roce 2024 než v roce 2021 (zvýšení z 13 520 milionů EUR v roce 2021 na 23 326 milionů EUR v roce 2024).
- Z těchto údajů vyplývá, že optimalizace silniční kapacity měla zásadní význam pro podporu alternativních koridorů mezi EU a Ukrajinou, což pomohlo ukrajinskému hospodářství a umožnilo nezbytnou přepravu zboží, které potřebuje, když se tradiční dopravní trasy v regionu staly nedostupnými v důsledku válečné agrese Ruska proti Ukrajině.
- Tyto pozitivní trendy jsou podle údajů Eurostatu potvrzeny na vnitrostátní úrovni téměř ve všech členských státech, a zejména v členských státech sousedících s Ukrajinou. V Polsku byla hodnota vývozu po silnici na Ukrajinu v roce 2024 o 85 % vyšší než v roce 2021, zatímco dovoz po silnici z Ukrajiny se ve stejném období zvýšil o 8 %, což vedlo ke kladné obchodní bilanci ve výši 8 237 milionů EUR v roce 2024. V Rumunsku byla hodnota vývozu po silnici na Ukrajinu v roce 2024 o 124 % vyšší než v roce 2021, zatímco dovoz po silnici z Ukrajiny se ve stejném období zvýšil o 15 %, což vedlo ke kladné obchodní bilanci ve výši 677 milionů EUR v roce 2024. Na Slovensku byla hodnota vývozu po silnici na

Ukrajinu v roce 2024 o 106 % vyšší než v roce 2021, zatímco dovoz po silnici z Ukrajiny se ve stejném období zvýšil o 31 %, což vedlo ke kladné obchodní bilanci ve výši 803 milionů EUR v roce 2024. Pouze v Maďarsku došlo k mírnému poklesu obchodní bilance, neboť hodnota vývozu po silnici se v letech 2021–2024 snížila o 17 % a dovoz po silnici se ve stejném období snížil o 22 %, což vedlo k záporné obchodní bilanci ve výši 90 milionů EUR v roce 2024.

- O významu silniční dopravy svědčí i skutečnost, že 80 % ukrajinského dovozu pohonných hmot z EU bylo přepraveno po silnici. Silniční doprava také tvoří přibližně 70 % dovozu farmaceutických výrobků z EU na Ukrajinu, přičemž přibližně 80 % veškerého farmaceutického dovozu na Ukrajinu bylo přepravováno v celé EU po silnici. Pozemní koridory proto mají i nadále zásadní význam nejen pro obilí, ale především pro všechny ostatní výrobky, které Ukrajina potřebuje nebo vyváží.
- Ukrajina zřídila v srpnu 2023 alternativní koridor v Černém moři pro vývoz převážně obilí. Tento koridor je však i nadále vystaven ruským útokům. Kapacita tohoto koridoru se odhaduje na přibližně 100 milionů tun ročně, zatímco kapacita Černého moře před válkou byla na úrovni 150 milionů tun ročně. V dubnu 2025 činil ukrajinský vývoz přes Černé moře přibližně 4,6 milionu tun, z toho asi 3,2 milionu tun zemědělských produktů a asi 1,4 milionu tun nezemědělského zboží, zatímco ukrajinský dovoz přes Černé moře se v dubnu 2025 odhadoval na přibližně 0,7 milionu tun⁷. Tento alternativní černomořský koridor je sice cenným prvkem pro vývoz obilí, ale nemůže nahradit silniční dopravu veškerého zboží, především pokud jde o ukrajinský dovoz z EU. Silniční doprava navíc nabízí pružnější a spolehlivější alternativu než jiné druhy dopravy, a to zejména pro zboží s vysokou přidanou hodnotou.
- Z dostupných údajů vyplývá, že počet silničních dopravců EU překračujících ukrajinskou hranici se snížil z 370 000 v roce 2021 a 345 000 v roce 2022 na 303 000 v roce 2023 a 203 000 v roce 2024⁸. Některé členské státy uvádějí, že silniční dopravci usazení na jejich území ztrácejí podíl na trhu ve srovnání se silničními dopravci usazenými na Ukrajině, pokud jde o objem silničního obchodu mezi EU a Ukrajinou. Tyto členské státy tvrdí, že je to důsledkem nižších provozních nákladů ukrajinských dopravců. K tomuto poklesu mohlo přispět několik dalších faktorů. Válka ztížila činnost dopravců EU na Ukrajině, zejména kvůli neochotě dopravců EU jezdit do některých částí Ukrajiny, které jsou blíže frontové linii, a kvůli obtížím při získávání pojištění pro krytí rizik spojených s válkou. Kromě toho silniční doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu představuje v průměru jen malou část činnosti dopravců EU, a to i ze sousedních členských států. Ačkolí tedy může být dopad na trh pocíťován na místní úrovni, Komise nemá žádné důkazy o tom, že by dohoda způsobila významné narušení trhů silniční dopravy v členských státech.

3. POKRAČOVÁNÍ V PROVÁDĚNÍ DOHODY

• Smíšený výbor

Článkem 7 dohody byl zřízen smíšený výbor, jehož úkolem je dohlížet na uplatňování a provádění dohody, sledovat je a pravidelně hodnotit její fungování ve vztahu k jejím cílům.

⁷ Zdroj: Vlastní odhady Evropské komise na základě údajů poskytnutých ukrajinskými celními orgány.

⁸ Zdroj: Údaje poskytnuté ukrajinskými orgány.

Podle uvedeného ustanovení dohody se smíšený výbor skládá ze zástupců stran. Jeho rozhodnutí jsou přijímána na základě konsensu a jsou pro strany závazná.

V souladu s čl. 7 odst. 2 se smíšený výbor svolá nejpozději tři měsíce před uplynutím platnosti dohody, aby posoudil a rozhodl, zda je v provádění této dohody potřeba pokračovat, a to případně včetně doby jeho trvání.

- **Zamýšlený akt smíšeného výboru**

Smíšený výbor by měl v souladu s čl. 7 odst. 2 dohody přijmout rozhodnutí týkající se pokračování v provádění dohody do 31. března 2027.

Důvodů pro prodloužení je mnoho:

- Za prvé, sledováním dohody se ukázalo, že v kontextu tras solidarity hraje zásadní roli, neboť poskytuje ukrajinské ekonomice životně důležité spojení nejen pro vývoz zemědělských produktů, ale také pro usnadnění vývozu ukrajinského nezemědělského zboží.
- Za druhé, dohoda má zásadní význam také pro zajištění přístupu Ukrajiny k dovozu, který potřebuje, včetně pohonných hmot a humanitární pomoci. V tomto ohledu dohoda přispěla k prudkému nárůstu vývozu EU na Ukrajinu, což přineslo Unii a jejím členským státům hospodářské zisky. Může rovněž přispívat, zejména v případě sousedících členských států, k vyrovnání propadu vývozu do Ruska v důsledku sankcí EU.
- Za třetí, nárůst silničního obchodu mezi EU a Ukrajinou dokazuje, že dohoda má a bude i nadále mít zásadní význam pro podporu Ukrajiny a jejího úsilí o obnovu tváří v tvář ruské válečné agresi.
- Za čtvrté, Komise nezjistila žádné významné narušení trhu nákladní dopravy v EU v důsledku dohody. Možná nekalá hospodářská soutěž ze strany ukrajinských dopravců v rámci EU vyplývající z dohody je omezená, neboť ukrajinským dopravcům jsou přiznána pouze omezená práva pro přístup na trh ve srovnání s právy, která mají dopravci usazení v členských státech EU. Dohoda totiž povoluje pouze dvoustranný obchod a tranzit, přičemž přeshraniční obchod a kabotáž jsou zakázány. Kromě toho silniční doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu představuje v průměru jen malou část činnosti dopravců EU. Ačkoli tedy může být na místní nebo regionální úrovni pocíťován dopad na trh, který je třeba podrobněji sledovat, neexistují žádné důkazy o tom, že by dohoda způsobila zásadní narušení trhu silniční dopravy na úrovni EU nebo dokonce na vnitrostátní úrovni.
- Za páté, změny dohody z roku 2024 podstatně posílily její prosazování a vytvořily právní rámec, který umožňuje účinné kontroly a předcházení zneužívání. Zasedání pracovní skupiny *ad hoc* pro praktické provádění dohody, zřízené podle jejího článku 7A, se konala ve dnech 24. března a 25. června 2025. Sledování provádění dohody neprokázalo žádný závažný problém, pokud jde o její nedodržování nebo zneužívání. Konkrétně plnění povinnosti řidičů mít ve vozidle povolení podle článku 5A dohody nepůsobilo žádné významné obtíže, přičemž QR kód uvedený v povoleních ukrajinských dopravců umožňuje účinnou kontrolu jejich existence a platnosti. Povinnost mít nálepku podle článku 5C dohody se zdá být dobře dodržována. Pokud jde o provádění opatření nezbytných k zajištění toho, aby podnikatelé v silniční nákladní dopravě plnili své povinnosti podle čl. 5D dohody, jeden členský stát oznámil značný počet porušení, která jsou v současné době za účasti dotčených provozovatelů předmětem nezbytných postupů na Ukrajině za účelem případného

přijetí nezbytných následných opatření. Do dnešního dne žádné z těchto oznámení nevedlo k vyloučení ukrajinských podnikatelů v silniční nákladní dopravě z možnosti využít práv stanovených v čl. 5D odst. 3 dohody. A konečně, členské státy neoznámily žádné problémy, pokud jde o provádění povinnosti mít u sebe určité doklady při silničních kontrolách za účelem kontroly služeb v silniční dopravě podle článku 5B dohody nebo provádění doložky o vzájemné pomoci podle článku 5E dohody.

Kromě toho je nezbytné, aby se v provádění dohody pokračovalo až do 31. března 2027, neboť podmínky odůvodňující uzavření původní dohody nadále převládají. Válečná agrese Ruska vůči Ukrajině dosud neskončila a dohoda by měla zásadní význam pro podporu úsilí o obnovu Ukrajiny i v případě příměří nebo mírového procesu.

Nadále platí, že dva členské státy sousedící s Ukrajinou se dovolávají negativního dopadu na odvětví silniční nákladní dopravy a další dva se k nim připojují. V současné době chybí údaje, které by umožnily posoudit rozsah potenciálního problému, do jaké míry je to v důsledku dohody a jaká by mohla být náprava tohoto problému. Jakékoli další prodloužení dohody by proto mělo zohlednit výsledky studie o dopadu dohody na odvětví silniční dopravy na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni, která by měla být předložena Komisi před skončením platnosti dohody dne 31. března 2027. Tato studie se bude týkat každého ze sedmadvaceti členských států, zvláštní pozornost však bude věnována členským státům, které budou pravděpodobně vystaveny přímé konkurenci ze strany ukrajinských dopravců, a to v první řadě těm, které sousedí s Ukrajinou (Polsko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko), a v druhé řadě těm, které by mohly být ovlivněny bezprostředněji než ostatní členské státy, přestože s Ukrajinou nesdílejí hranici (Estonsko, Lotyšsko, Litva, Česká republika, Slovinsko, Chorvatsko, Bulharsko). Pokud jde o členské státy sousedící s Ukrajinou, bude se rovněž zabývat případným účinkem na nižší než celostátní úrovni nebo účinkem na určité kategorii dopravců. Studie se bude konkrétně zaměřit na postavení dopravců z EU a Ukrajiny v silniční přepravě zboží mezi EU a Ukrajinou, porovná jej s předválečným stavem, vysvětlí příčiny případného vývoje, posoudí dopad případného vývoje a v zájmu ochrany zájmů hospodářských subjektů v EU navrhne nápravná opatření proti zjištěným negativním dopadům, včetně případného ukončení dohody a jejího možného nahrazení jinými vhodnými opatřeními ve prospěch Ukrajiny.

Aby bylo možné reagovat na obavy některých členských států ohledně rovných podmínek mezi podnikateli v silniční nákladní dopravě v EU a na Ukrajině (viz výše), stane se včasné sbližování právních předpisů Ukrajiny s některými hlavními částmi *acquis* EU v oblasti silniční dopravy součástí cestovní mapy, na které se Komise s ukrajinskou vládou dohodla a kterou bude monitorovat. Při případném dalším prodloužení dohody bude zohledněn pokrok. To se bude týkat zejména sociálního pilíře *acquis* v silniční dopravě (doba řízení, přestávky a doba odpočinku; pracovní doba), brzkého zavedení inteligentních tachografů verze 2 a tržního pilíře *acquis* v oblasti silniční dopravy (zřízení vnitrostátního elektronického rejstříku podniků silniční dopravy, které splňují specifikace EU, podmínky související s požadavkem na zřízení) v souladu s dodatkem k přiloženému návrhu rozhodnutí smíšeného výboru. Tyto povinnosti byly vybrány proto, že se jedná o prvky *acquis*, které Ukrajina dosud neprovedla a které jsou klíčové pro vytvoření rovných podmínek mezi EU a Ukrajinou v rámci dohody (pravidla přístupu na trh a sociální pravidla). To je třeba vnímat v souvislosti s probíhajícími přístupovými jednáními⁹.

⁹ EUCO 20/23.

Tento návrh navazuje na návrh postoje, který má být zaujat jménem Evropské unie ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou mezi Evropskou unií a Moldavskou republikou o silniční nákladní dopravě¹⁰, pokud jde o pokračování v provádění této dohody¹¹. Tento návrh se týká prodloužení dohody s Moldavskou republikou o 18 měsíců, kterou Unie podepsala dne 29. června 2022¹² a jejíž platnost byla prodloužena do 31. prosince 2025¹³.

4. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT JMÉNEM UNIE ZAUJAT

Postoj, který má být zaujat jménem Unie, by tudíž měl být v souladu s návrhem rozhodnutí smíšeného výboru, který je připojen k tomuto návrhu.

5. PRÁVNÍ ZÁKLAD

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zavádí rozhodnutí Rady, kterými se stanoví „postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody“.

Pojem „akty s právními účinky“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterými se dotýčný orgán řídí.

Smíšený výbor je orgánem zřízeným dohodou, konkrétně Dohodou mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě.

Zamýšlené rozhodnutí o prodloužení platnosti dohody, k jehož přijetí je smíšený výbor vyzván, představuje akt s právními účinky a bude závazný podle mezinárodního práva v souladu s čl. 7 odst. 2 dohody.

Zamýšlený akt nedoplňuje ani nepozměňuje institucionální rámec dohody. Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí Rady je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 SFEU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týkají silniční dopravy. Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 91 SFEU.

6. ZVEŘEJNĚNÍ ZAMÝŠLENÉHO AKTU

Po jeho přijetí je vhodné rozhodnutí smíšeného výboru zveřejnit v *Úředním věstníku Evropské unie*.

¹⁰ Úř. věst. L 181, 7.7.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1165/oj.

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² Úř. věst. L 226, 14.9.2023, s. 1.

¹³ Úř. věst. 2024/1266, 30.4.2024.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě, pokud jde o pokračování v provádění dohody

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dohoda mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě¹⁴ (dále jen „dohoda“) byla podepsána Unií dne 29. června 2022 a vstoupila v platnost dne 5. prosince 2022¹⁵.
- (2) Ustanovením čl. 7 odst. 1 dohody se zřizuje smíšený výbor, jehož úkolem je dohlížet na uplatňování a provádění dohody, sledovat je a pravidelně hodnotit fungování této dohody ve vztahu k jejím cílům. Podle čl. 7 odst. 2 dohody má být smíšený výbor svolán nejpozději tři měsíce před uplynutím doby platnosti dohody, aby posoudil a rozhodl, zda je v provádění této dohody potřeba dále pokračovat.
- (3) Rozhodnutím smíšeného výboru č. 2/2023 ze dne 16. března 2023¹⁶ byla platnost dohody prodloužena do 30. června 2024.
- (4) Pozměňující dohodou podepsanou dne 20. června 2024 byla dohoda upravena a její platnost prodloužena do 30. června 2025 s automatickým prodloužením o dalších šest měsíců¹⁷. Pozměňující dohoda se prozatímne uplatňuje ode dne podpisu. Dne 17. června 2025 přijal Evropský parlament souhlas s uzavřením pozměňující dohody a dne 15. července 2025 přijala Rada rozhodnutí o uzavření pozměňující dohody. Dohoda je použitelná do 31. prosince 2025.
- (5) Aby Evropská unie i Ukrajina mohly i nadále těžit z pozitivních účinků dohody usnadněním silniční nákladní dopravy mezi Ukrajinou a Evropskou unií a přes jejich území a podporou řádného fungování tras solidarity v souvislosti válečnou agresí Ruska vůči Ukrajině, měla by být platnost této dohody prodloužena do 31. března 2027.
- (6) Smíšený výbor má na svém příštím zasedání přijmout rozhodnutí o potřebě pokračovat v provádění dohody a o době jejího trvání. Toto rozhodnutí bude pro Unii závazné.

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

¹⁵ Úř. věst. L 226, 14.9.2023, s. 2.

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

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

- (7) Je proto nezbytné stanovit postoj, který má být ve smíšeném výboru zaujat jménem Unie, pokud jde o pokračování v provádění dohody,
- (8) Vzhledem k obavám a nejistotám ohledně možného negativního dopadu dohody na některé členské státy zahájí Komise studii o dopadu dohody na odvětví silniční dopravy na úrovni EU i na vnitrostátní úrovni. Jakékoli další prodloužení by mělo být podmíněno uspokojivým pokrokem dosaženým při sbližování ukrajinských právních předpisů s příslušným *acquis* EU týkajícím se silniční dopravy v oblasti přístupu na trh a v sociální oblasti, které dosud nebylo provedeno, a mělo by zohlednit výsledky studie.
- (9) Postoj Unie k pokračování v provádění dohody, včetně doby jejího trvání, by proto měl vycházet z připojeného návrhu rozhodnutí,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být zaujat jménem Unie ve smíšeném výboru zřízeném článkem 7 Dohody mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě (dále jen „dohoda“), pokud jde o pokračování v provádění dohody, včetně doby jeho trvání, vychází z návrhu rozhodnutí smíšeného výboru připojeného k tomuto rozhodnutí.

Drobné změny návrhu rozhodnutí smíšeného výboru mohou být dohodnuty zástupci Unie ve smíšeném výboru bez dalšího rozhodnutí Rady.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*