

Bruksela, 1 września 2025 r.
(OR. en)

12258/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0266 (NLE)

TRANS 342
RELEX 1085

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	1 września 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania Umowy

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 474 final.

Załącznik: COM(2025) 474 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 1.9.2025 r.
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach
Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską
a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów w odniesieniu do przedłużenia
obowiązkiwania Umowy**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, podpisanej w Lyonie dnia 29 czerwca 2022 r.¹ (zwanej dalej „Umową”), w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania Umowy zgodnie z jej art. 7 ust. 2.

2. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Umowa jest tymczasowo stosowana od dnia 29 czerwca 2022 r. Umowa została zatwierdzona w imieniu Unii Europejskiej i weszła w życie dnia 5 grudnia 2022 r.² Decyzją nr 2/2023 Wspólnego Komitetu z dnia 16 marca 2023 r. Umowa została przedłużona do dnia 30 czerwca 2024 r.³ Na mocy umowy zmieniającej podpisanej w Brukseli w dniu 20 czerwca 2024 r. Umowa została zmieniona i przedłużona do dnia 30 czerwca 2025 r., z automatycznym przedłużeniem na kolejny okres sześciu miesięcy⁴, i od tego czasu jest tymczasowo stosowana. W dniu 17 czerwca 2025 r. Parlament Europejski wyraził zgodę na zawarcie umowy zmieniającej, a w dniu 15 lipca 2025 r. Rada przyjęła decyzję w sprawie zawarcia umowy zmieniającej. Umowę w zmienionym brzmieniu stosuje się do dnia 31 grudnia 2025 r.

Celem Umowy jest tymczasowe ułatwienie drogowego transportu towarów między Ukrainą i Unią Europejską oraz przez ich terytoria poprzez przyznanie dodatkowych praw tranzytu i przewozu towarów między Ukrainą i UE w związku z nielegalną wojną napastniczą Rosji przeciwko Ukrainie i poważnymi zakłóceniami, jakie powoduje ona dla wszystkich rodzajów transportu w Ukrainie.

Od sierpnia 2023 r. Ukraina ponownie uruchomiła korytarz transportowy przez Morze Czarne, który jest wykorzystywany głównie do wywozu zbóż, ale ma ograniczoną przepustowość, jeśli chodzi o transport towarów nierolnych. Względny bezpieczeństwa pozostają jednak kwestią pierwszoplanową i trasa ta nie stanowi jeszcze niezawodnej alternatywy, która pozwoliłaby zaspokoić szersze potrzeby kraju w zakresie przywozu i wywozu, co obejmuje również dostarczanie pomocy wojskowej i humanitarnej lub paliwa.

W tym kontekście korytarze solidarnościowe między UE a Ukrainą⁵, które wykorzystują linie kolejowe, szlaki drogowe i śródlądowe drogi wodne, stały się dla Ukrainy ratunkiem, umożliwiając eksport niektórych produktów rolnych, co przyczynia się do światowego bezpieczeństwa żywnościowego. Pozostają one głównym kanałem eksportu innych ukraińskich towarów (np. żelaza, stali) oraz kanałem importu wszystkich towarów potrzebnych Ukrainie (w tym paliwa i pomocy humanitarnej). Szacuje się, że w kwietniu 2025 r. przez korytarze solidarnościowe przechodziło 70 % ukraińskiego eksportu produktów

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

² Decyzja Rady (UE) 2022/2435 z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie zawarcia, w imieniu Unii Europejskiej, Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów (Dz.U. L 319 z 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ Dz.U. 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_pl.

nierolnych (wobec około 30 % przez Morze Czarne) oraz około 20 % ukraińskiego eksportu zbóż, nasion oleistych i powiązanych produktów (wobec około 80 % przez Morze Czarne)⁶.

Transport drogowy z wykorzystaniem korytarzy solidarnościowych ma zasadnicze znaczenie dla handlu między UE a Ukrainą. Ma on szczególne znaczenie dla przywozu kosztownych towarów nierolnych, zważywszy że w 2023 r. blisko 50 % tego rodzaju towarów wwieziono do Ukrainy transportem drogowym, co stanowiło ponad 75 % przywozu towarów nierolnych pod względem wartości.

W celu nadzorowania i monitorowania stosowania i wykonywania Umowy ustanowiono Wspólny Komitet. Podejmuje on w szczególności decyzję o przedłużeniu obowiązywania Umowy. W związku z tym Wspólny Komitet musi ocenić konieczność przedłużenia Umowy i podjąć decyzję w tej sprawie nie później niż trzy miesiące przed jej wygaśnięciem, tj. najpóźniej w dniu 30 września 2025 r. Zgodnie z art. 7 ust. 5 Umowy Wspólny Komitet podejmuje decyzje w drodze konsensusu.

Niniejszy wniosek jest następstwem dwóch debat, które miały miejsce w dniach 17 i 22 lipca 2025 r. na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego w Radzie w oparciu o dokument roboczy Komisji.

• **Skutki Umowy**

Dane, którymi dysponuje Komisja, potwierdzają, że Umowa nadal spełnia swoją podstawową funkcję z korzyścią dla ukraińskiej gospodarki i ma kluczowe znaczenie dla przywozu towarów z UE do Ukrainy.

- Według Eurostatu wielkość przywozu do UE z Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego znacznie wzrosła po wejściu w życie Umowy. Przywóz do UE z Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł o 64 %, z 1 800 tys. ton w III kwartale 2021 r. do 2 945 tys. ton w III kwartale 2022 r. (wszystkie towary). Od tego czasu przywóz do UE z Ukrainy ustabilizował się i osiągnął poziom 7 749 tys. ton w 2024 r., co stanowi wzrost o 13 % w porównaniu z 2021 r. (gdy przywóz ten wyniósł 6 869 tys. ton), jeszcze przed rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie. Pod względem wartości przywóz do UE z Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł o 12 %, z 9 006 mln EUR w 2021 r. do 10 108 mln EUR w 2024 r.
- Według danych Eurostatu wywóz z UE do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł (pod względem wolumenu) o 36 %, z 1 797 tys. ton w III kwartale 2021 r. do 2 446 tys. ton w III kwartale 2022 r. (wszystkie towary). Od tego czasu całkowity wolumen wywozu z UE do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego ustabilizował się i osiągnął poziom 7 617 tys. ton w 2024 r., co stanowi wzrost o 11 % w porównaniu z 2021 r. (gdy wywóz ten wyniósł 6 873 tys. ton), jeszcze przed rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie. Pod względem wartości wywóz z UE do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł o 48 %, z 22 526 mln EUR w 2021 r. do 33 434 mln EUR w 2024 r.
- Od czasu podpisania Umowy wartość wywozu z UE do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego rosła zatem w szybszym tempie niż przywóz z Ukrainy, co

⁶ Źródło: własne oszacowania Komisji Europejskiej oparte na danych dostarczonych przez ukraińskie służby celne.

doprowadziło do wzrostu bilansu handlowego o 73 % w 2024 r. w porównaniu z 2021 r. (z 13 520 mln EUR w 2021 r. do 23 326 mln EUR w 2024 r.).

- Dane te pokazują, że optymalizacja przepustowości szlaków drogowych miała zasadnicze znaczenie dla wsparcia alternatywnych korytarzy między UE a Ukrainą, pomagając ukraińskiej gospodarce i umożliwiając niezbędny transport towarów, których Ukraina potrzebuje, gdy tradycyjne szlaki transportowe w regionie stały się niedostępne ze względu na rosyjską wojnę napastniczą przeciwko Ukrainie.
- Zgodnie z danymi Eurostatu te pozytywne tendencje znajdują potwierdzenie na szczeblu krajowym w przypadku prawie wszystkich państw członkowskich, a w szczególności państw członkowskich sąsiadujących z Ukrainą. W Polsce wartość wywozu do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego była w 2024 r. o 85 % wyższa niż w 2021 r., natomiast przywóz z Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł w tym samym okresie o 8 %, co przełożyło się na dodatni bilans handlowy w wysokości 8 237 mln EUR w 2024 r. W Rumunii wartość wywozu do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego była w 2024 r. o 124 % wyższa niż w 2021 r., natomiast przywóz z Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł w tym samym okresie o 15 %, co przełożyło się na dodatni bilans handlowy w wysokości 677 mln EUR w 2024 r. W Słowacji wartość wywozu do Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego była w 2024 r. o 106 % wyższa niż w 2021 r., natomiast przywóz z Ukrainy z wykorzystaniem transportu drogowego wzrósł w tym samym okresie o 31 %, co przełożyło się na dodatni bilans handlowy w wysokości 803 mln EUR w 2024 r. Jedynie na Węgrzech odnotowano nieznaczny spadek bilansu handlowego, ponieważ wartość wywozu z wykorzystaniem transportu drogowego spadła o 17 % w latach 2021–2024, a wartość przywozu z wykorzystaniem transportu drogowego zmalała w tym samym okresie o 22 %, co przełożyło się na ujemny bilans handlowy w wysokości 90 mln EUR w 2024 r.
- O znaczeniu transportu drogowego świadczy również fakt, że 80 % paliwa importowanego przez Ukrainę z UE przewieziono transportem drogowym. Transport drogowy odpowiada również za przywóz około 70 % produktów farmaceutycznych z UE do Ukrainy, a około 80 % ogółu produktów farmaceutycznych importowanych przez Ukrainę przewożono przez terytorium UE transportem drogowym. Korytarze lądowe mają zatem nadal zasadnicze znaczenie nie tylko dla transportu zboża, ale również dla przewozu wszystkich innych produktów, których Ukraina potrzebuje lub które eksportuje.
- W sierpniu 2023 r. Ukraina utworzyła alternatywny korytarz przez Morze Czarne, aby eksportować głównie zboża. Korytarz ten jest jednak nadal celem rosyjskich ataków. Szacuje się, że przepustowość tego korytarza wynosi około 100 mln ton rocznie, podczas gdy przepustowość szlaków żeglugowych przez Morze Czarne wynosiła przed wojną 150 mln ton rocznie. W kwietniu 2025 r. eksport z Ukrainy przez Morze Czarne wyniósł około 4,6 mln ton, w tym około 3,2 mln ton produktów rolnych oraz około 1,4 mln ton towarów nierolnych, natomiast import do Ukrainy przez Morze Czarne w tym samym miesiącu oszacowano na około 0,7 mln ton⁷. Ten alternatywny korytarz przez Morze Czarne, mimo że jest cennym kanałem eksportu zboża, nie może zastąpić transportu drogowego w przypadku wszystkich towarów, głównie jeśli chodzi o przywóz towarów do Ukrainy z UE. Ponadto transport

⁷ Źródło: własne oszacowania Komisji Europejskiej oparte na danych dostarczonych przez ukraińskie służby celne.

drogowy stanowi bardziej elastyczną i niezawodną alternatywę niż inne rodzaje transportu, w szczególności w odniesieniu do towarów o wysokiej wartości dodanej.

- Z dostępnych danych wynika, że liczba unijnych przewoźników drogowych przekraczających granicę z Ukrainą systematycznie malała i wynosiła: 370 000 w 2021 r., 345 000 w 2022 r., 303 000 w 2023 r. i 203 000 w 2024 r.⁸ Niektóre państwa członkowskie zgłaszają, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę na ich terytorium utracili udział w rynku na rzecz przewoźników drogowych mających siedzibę w Ukrainie pod względem wolumenu wymiany handlowej między UE a Ukrainą realizowanej za pośrednictwem transportu drogowego. Te państwa członkowskie twierdzą, że jest to wynikiem niższych kosztów operacyjnych ukraińskich przewoźników. Do tego spadku mogło przyczynić się kilka innych czynników. Wojna utrudniła unijnym przewoźnikom prowadzenie działalności w Ukrainie, w szczególności ze względu na niechęć unijnych przewoźników do wykonywania przejazdów do niektórych części Ukrainy, które znajdują się bliżej linii frontu, oraz ze względu na trudności z uzyskaniem ubezpieczenia od ryzyka związanego z wojną. Ponadto operacje transportu drogowego z oraz do Ukrainy stanowią średnio jedynie niewielką część działalności przewoźników unijnych, nawet w przypadku podmiotów z państw członkowskich graniczących z Ukrainą. W związku z tym, chociaż wpływ na rynek może być odczuwalny na szczeblu lokalnym, Komisja nie ma dowodów na to, że Umowa spowodowała poważne zakłócenia na rynkach transportu drogowego państw członkowskich.

3. PRZEDŁUŻENIE OBOWIĄZYWANIA UMOWY

• Wspólny Komitet

Na mocy art. 7 Umowy ustanowiono Wspólny Komitet, który nadzoruje i monitoruje stosowanie i wykonywanie Umowy oraz prowadzi okresowe przeglądy funkcjonowania Umowy w świetle jej celów. Zgodnie z postanowieniami tego artykułu Wspólny Komitet składa się z przedstawicieli stron. Jego decyzje podejmowane są w drodze konsensusu i są wiążące dla stron.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 Wspólny Komitet zwołuje się nie później niż trzy miesiące przed wygaśnięciem Umowy, aby ocenić, czy zachodzi potrzeba przedłużenia obowiązywania Umowy, a jeśli tak, to na jaki okres, oraz aby podjąć stosowną decyzję w tej sprawie.

• Planowany akt Wspólnego Komitetu

Wspólny Komitet powinien przyjąć decyzję dotyczącą przedłużenia obowiązywania Umowy do dnia 31 marca 2027 r., zgodnie z art. 7 ust. 2 Umowy.

Za przedłużeniem obowiązywania Umowy przemawiają wielorakie powody:

- Po pierwsze, monitorowanie Umowy wykazało, że odegrała ona zasadniczą rolę w kontekście korytarzy solidarnościowych, stanowiących ratunek dla ukraińskiej gospodarki, nie tylko dlatego, że umożliwiają one wywóz produktów rolnych, ale również dlatego, że ułatwiają eksport ukraińskich towarów nierolnych.
- Po drugie, Umowa ma również kluczowe znaczenie dla zapewnienia Ukrainie dostępu do potrzebnych jej towarów pochodzących z importu, w tym do paliwa i pomocy humanitarnej. W tym względzie Umowa przyczyniła się do znacznego

⁸ Źródło: dane przekazane przez władze ukraińskie.

wzrostu wywozu z UE do Ukrainy, zapewniając Unii i jej państwom członkowskim korzyści gospodarcze. Umowa może również pomóc – zwłaszcza w przypadku państw członkowskich graniczących z Ukrainą – zrekompensować załamanie się eksportu do Rosji w wyniku nałożenia sankcji UE.

- Po trzecie, zwiększenie wymiany handlowej między UE a Ukrainą z wykorzystaniem transportu drogowego pokazuje, że Umowa ma i będzie nadal mieć kluczowe znaczenie dla wsparcia Ukrainy i jej działań na rzecz odbudowy w obliczu rosyjskiej wojny napastniczej.
- Po czwarte, Komisja nie stwierdziła żadnych poważnych zakłóceń na unijnym rynku transportowym wywołanych przez Umowę. Ewentualna nieuczciwa konkurencja na rynku UE ze strony ukraińskich przewoźników, do której mogła się przyczynić Umowa, jest ograniczona, ponieważ ukraińskim przewoźnikom przyznano jedynie ograniczone prawa dostępu do rynku w porównaniu z prawami przysługującymi przewoźnikom mającym siedzibę w państwach członkowskich. Co więcej, Umowa dopuszcza jedynie handel dwustronny i tranzyt, natomiast przewozy typu cross-trade i przewozy kabotażowe są zakazane. Ponadto operacje transportu drogowego z oraz do Ukrainy stanowią średnio jedynie niewielką część działalności przewoźników unijnych. W związku z tym, chociaż wpływ na rynek może być odczuwalny na szczeblu lokalnym lub regionalnym, co wymaga ściślejszego monitorowania, nie ma dowodów na to, że Umowa spowodowała poważne zakłócenia na rynku transportu drogowego ani na szczeblu UE, ani nawet na szczeblu krajowym.
- Po piąte, zmiany wprowadzone do Umowy w 2024 r. znacznie przyczyniły się do skuteczniejszego egzekwowania jej postanowień, ustanawiając ramy prawne umożliwiające skuteczne kontrole i zapobieganie nadużyciom. Posiedzenia grupy roboczej *ad hoc* ds. praktycznego wdrażania Umowy, ustanowionej na mocy jej art. 7A, odbyły się w dniach 24 marca i 25 czerwca 2025 r. Monitorowanie wdrażania Umowy nie wykazało żadnych poważnych problemów związanych z nieprzestrzeganiem jej postanowień lub nadużyciami. W szczególności wdrożenie obowiązku posiadania przez kierowców zezwolenia w pojeździe na mocy art. 5A Umowy nie spowodowało żadnych poważnych trudności, a kod QR umieszczony na zezwoleniach przewożonych przez ukraińskich przewoźników skutecznie umożliwia efektywną kontrolę istnienia i ważności tych zezwoleń. Wydaje się, że obowiązek opatrzenia pojazdu naklejką zgodnie z art. 5C Umowy jest należycie przestrzegany. Jeżeli chodzi o wdrożenie środków niezbędnych do zapewnienia przestrzegania obowiązków wynikających z art. 5D Umowy przez przewoźników prowadzących drogowy transport towarów, jedno państwo członkowskie zgłosiło znaczną liczbę naruszeń, które obecnie są przedmiotem stosownych postępowań toczących się w Ukrainie z udziałem przewoźników, którym zarzucono naruszenia, celem ewentualnego zastosowania wszelkich niezbędnych dalszych środków. Do tej pory żadne z tych zgłoszeń nie doprowadziło do wykluczenia ukraińskich przewoźników prowadzących drogowy transport towarów i odebrania im, na podstawie art. 5D ust. 3 Umowy, możliwości korzystania z praw określonych w Umowie. Ponadto państwa członkowskie nie zgłosiły żadnych problemów w związku z wdrożeniem obowiązku posiadania określonych dokumentów podczas kontroli drogowych ukierunkowanych na usługi transportu drogowego, zgodnie z art. 5B Umowy, ani wdrożeniem klauzuli wzajemnej pomocy określonej w art. 5E Umowy.

Przedłużenie obowiązywania Umowy do dnia 31 marca 2027 r. jest konieczne również dlatego, że nadal występują okoliczności uzasadniające zawarcie pierwotnej umowy. Rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie wciąż trwa, przy czym Umowa mogłaby

odegrać zasadniczą rolę we wspieraniu wysiłków na rzecz odbudowy Ukrainy, również w przypadku zawieszenia broni lub w trakcie procesu pokojowego.

Tym niemniej dwa państwa członkowskie graniczące z Ukrainą oraz dwa dalsze państwa członkowskie wskazują na negatywny wpływ Umowy na sektor transportu drogowego towarów. Obecnie brakuje danych umożliwiających ocenę skali potencjalnego problemu, stopnia, w jakim jest on konsekwencją Umowy, oraz możliwych środków zaradczych. Każde dalsze przedłużenie Umowy powinno zatem uwzględniać wyniki badania dotyczącego wpływu Umowy na sektor transportu drogowego na szczeblu unijnym i krajowym, które powinno zostać dostarczone Komisji przed wygaśnięciem Umowy w dniu 31 marca 2027 r. Badanie to będzie dotyczyło każdego z dwudziestu siedmiu państw członkowskich, ale szczególnie uwaga zostanie w nim poświęcona państwom członkowskim najbardziej narażonym na bezpośrednią konkurencję ze strony ukraińskich przewoźników – w pierwszej kolejności państwom graniczącym z Ukrainą (Polska, Słowacja, Węgry i Rumunia), a w drugiej kolejności tym państwom, na które – mimo braku wspólnej granicy z Ukrainą (Estonia, Łotwa, Litwa, Republika Czeska, Słowenia, Chorwacja, Bułgaria) – konkurencja ze strony ukraińskich przewoźników może wywierać bardziej bezpośredni wpływ niż na pozostałe państwa członkowskie. Jeżeli chodzi o państwa członkowskie graniczące z Ukrainą, Komisja przeanalizuje także wszelkie skutki na szczeblu niższym niż krajowy, jak również wszelkie skutki dla określonej kategorii przewoźników. W ramach tego badania w szczególności przeanalizowana zostanie pozycja przewoźników z UE i z Ukrainy w transporcie drogowym towarów między UE a Ukrainą, istniejąca sytuacja zostanie porównana z sytuacją sprzed wojny, wyjaśnione zostaną przyczyny ewentualnych zmian, dokonana zostanie ocena wpływu ewentualnych zmian oraz zaproponowane zostaną – z myślą o ochronie interesów podmiotów z UE – środki zaradcze w przypadku zaobserwowania negatywnych skutków, w tym, w stosownych przypadkach, rozwiązanie Umowy i jej ewentualne zastąpienie innymi odpowiednimi środkami wsparcia dla Ukrainy.

Ponadto, aby odpowiedzieć na obawy w kwestii równych warunków działania dla przewoźników prowadzących drogowy transport towarów z UE i Ukrainy zgłoszone przez niektóre państwa członkowskie (zob. powyżej), dostosowanie ukraińskiego prawa już na wczesnym etapie do niektórych głównych części dorobku prawnego UE w zakresie transportu drogowego będzie częścią planu działania uzgodnionego z rządem Ukrainy i monitorowanego przez Komisję. Postępy w realizacji tego planu będą uwzględniane przy każdym dalszym przedłużeniu Umowy. Będzie to dotyczyło w szczególności filaru praw socjalnych w ramach dorobku prawnego w dziedzinie transportu drogowego (czas prowadzenia pojazdu, przerwy i okresy odpoczynku, czas pracy), wczesnego wprowadzenia inteligentnych tachografów w wersji 2 oraz rynkowego filaru w ramach dorobku prawnego w dziedzinie transportu drogowego (ustanowienie krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego zgodnego ze specyfikacjami UE, warunki związane z wymogiem posiadania siedziby) zgodnie z dodatkiem do załączonego projektu decyzji Wspólnego Komitetu. Do realizacji wybrano właśnie te obowiązki, ponieważ są one elementami dorobku prawnego, które nie zostały jeszcze transponowane przez Ukrainę, a które mają kluczowe znaczenie dla stworzenia równych warunków działania dla podmiotów z UE i Ukrainy w ramach Umowy (przepisy regulujące dostęp do rynku i przepisy socjalne). Należy to rozpatrywać w kontekście bieżących negocjacji akcesyjnych⁹.

Niniejszy wniosek został poprzedzony podobnym wnioskiem w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na

⁹ EUCO 20/23.

mocy Umowy między Unią Europejską a Republiką Mołdawii w sprawie transportu drogowego towarów¹⁰ w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania tej umowy¹¹. Wniosek ten dotyczy przedłużenia o 18 miesięcy obowiązywania umowy z Republiką Mołdawii, która została podpisana przez Unię w dniu 29 czerwca 2022 r.¹² i przedłużona do dnia 31 grudnia 2025 r.¹³

4. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii, powinno zatem być zgodne z brzmieniem projektu decyzji Wspólnego Komitetu załączonego do niniejszego wniosku.

5. PODSTAWA PRAWNA

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji Rady ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu.

Wspólny Komitet jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów.

Planowana decyzja w sprawie przedłużenia okresu obowiązywania Umowy, która ma zostać przyjęta przez Wspólny Komitet, stanowi akt mający skutki prawne i będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 7 ust. 2 Umowy.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych Umowy. W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji Rady jest art. 218 ust. 9 TFUE.

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści planowanego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

Główny cel i główna treść planowanego aktu dotyczą transportu drogowego. W związku z tym materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 91 TFUE.

6. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Po przyjęciu decyzji przez Wspólny Komitet należy ją opublikować w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

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

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² Dz.U. L 226 z 14.9.2023, s. 1.

¹³ Dz.U. 2024/1266, 30.4.2024.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania Umowy

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów¹⁴ („Umowa”) została podpisana przez Unię w dniu 29 czerwca 2022 r. i weszła w życie w dniu 5 grudnia 2022 r.¹⁵
- (2) W art. 7 ust. 1 Umowy ustanowiono Wspólny Komitet, który nadzoruje i monitoruje stosowanie i wykonywanie Umowy oraz prowadzi okresowe przeglądy funkcjonowania Umowy w świetle jej celów. Zgodnie z art. 7 ust. 2 Umowy Wspólny Komitet zwołuje się nie później niż trzy miesiące przed wygaśnięciem Umowy w celu oceny potrzeby dalszego przedłużenia obowiązywania Umowy i podjęcia w tej sprawie stosownej decyzji.
- (3) Decyzją nr 2/2023 Wspólnego Komitetu z dnia 16 marca 2023 r.¹⁶ Umowa została przedłużona do dnia 30 czerwca 2024 r.
- (4) Na mocy umowy zmieniającej podpisanej w dniu 20 czerwca 2024 r. Umowa została zmieniona i przedłużona do dnia 30 czerwca 2025 r., z automatycznym przedłużeniem na kolejny okres sześciu miesięcy¹⁷. Umowa zmieniająca jest tymczasowo stosowana od dnia jej podpisania. W dniu 17 czerwca 2025 r. Parlament Europejski wyraził zgodę na zawarcie umowy zmieniającej, a w dniu 15 lipca 2025 r. Rada przyjęła decyzję w sprawie zawarcia umowy zmieniającej. Umowę stosuje się do dnia 31 grudnia 2025 r.
- (5) Aby zarówno Unia Europejska, jak i Ukraina mogły nadal czerpać korzyści z pozytywnych skutków Umowy, która ułatwia transport drogowy towarów między Ukrainą a Unią Europejską i przez ich terytoria oraz zapewnia dobrze funkcjonujące korytarze solidarnościowe w kontekście zbrojnej agresji Rosji wobec Ukrainy, Umowę należy przedłużyć do dnia 31 marca 2027 r.

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

¹⁵ Dz.U. L 226 z 14.9.2023, s. 2.

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

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

- (6) Na następnym posiedzeniu Wspólny Komitet ma przyjąć decyzję w sprawie potrzeby kolejnego przedłużenia obowiązywania Umowy, w tym okresu, na jaki Umowa miałaby zostać ewentualnie przedłużona. Decyzja ta będzie wiążąca dla Unii.
- (7) Należy zatem ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Wspólnego Komitetu, w sprawie przedłużenia obowiązywania Umowy.
- (8) Biorąc pod uwagę obawy i niepewność co do ewentualnego negatywnego wpływu Umowy na niektóre państwa członkowskie, Komisja zainicjuje badanie dotyczące wpływu Umowy na sektor transportu drogowego na szczeblu unijnym i krajowym. Każde dalsze przedłużenie obowiązywania Umowy powinno być uzależnione od zadowalających postępów w dostosowywaniu ustawodawstwa ukraińskiego do odpowiedniego dorobku prawnego UE w zakresie dostępu do rynku i socjalnych aspektów transportu drogowego, który nie został jeszcze transponowany, i powinno uwzględniać wyniki wspomnianego badania.
- (9) W związku z tym podstawę stanowiska Unii w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania Umowy, w tym okresu tego przedłużenia, powinien stanowić załączony projekt decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Podstawę stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 7 Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów („Umowa”) w odniesieniu do przedłużenia obowiązywania Umowy, w tym okresu tego przedłużenia, stanowi projekt decyzji Wspólnego Komitetu załączony do niniejszej decyzji.

Przedstawiciele Unii we Wspólnym Komitecie mogą, bez konieczności przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji, uzgodnić niewielkie zmiany w projekcie decyzji Wspólnego Komitetu.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*