

V Bruseli 1. septembra 2025
(OR. en)

12258/25

**Medziinštitucionálny spis:
2025/0266 (NLE)**

**TRANS 342
RELEX 1085**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. septembra 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIE RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v spoločnom výbore zriadenom Dohodou medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave, pokiaľ ide o pokračovanie dohody

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 474 final.

Príloha: COM(2025) 474 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 1. 9. 2025
COM(2025) 474 final

2025/0266 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v spoločnom výbore zriadenom Dohodou medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave, pokiaľ ide o pokračovanie dohody

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v spoločnom výbore zriadenom Dohodou medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave¹ podpísanou 29. júna 2022 v Lyone (ďalej len „dohoda“), pokiaľ ide o pokračovanie dohody v súlade s článkom 7 ods. 2 dohody.

2. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Dohoda sa predbežne vykonáva od 29. júna 2022. Bola schválená v mene Európskej únie a platnosť nadobudla 5. decembra 2022². Rozhodnutím spoločného výboru č. 2/2023³ zo 16. marca 2023 bola platnosť dohody predĺžená do 30. júna 2024. Pozmeňujúcou dohodou⁴ podpísanou v Bruseli 20. júna 2024 bola dohoda zmenená a jej platnosť bola predĺžená do 30. júna 2025 s automatickým predĺžením na ďalšie šesťmesačné obdobie a odvtedy sa predbežne vykonáva. Európsky parlament prijal súhlas s uzavretím pozmeňujúcej dohody 17. júna 2025 a Rada prijala rozhodnutie o uzavretí pozmeňujúcej dohody 15. júla 2025. Dohoda v znení zmien sa uplatňuje do 31. decembra 2025.

Cieľom dohody je dočasne uľahčiť cestnú nákladnú dopravu medzi Ukrajinou a Európskou úniou a cez tieto územia, a to udelením dodatočných práv na tranzit a prepravu tovaru medzi Ukrajinou a EÚ v reakcii na nezákonnú útočnú vojnu Ruska voči Ukrajine a výrazné narušenia, ktoré spôsobuje pre všetky druhy dopravy na Ukrajine.

Od augusta 2023 Ukrajina obnovila dopravu cez Čierne more, ktorá sa využíva najmä na vývoz obilia, ale s obmedzenou kapacitou pre nepoľnohospodársky tovar. Obavy o bezpečnosť sú však naďalej kritické a táto trasa ešte nie je spoľahlivou alternatívou na riešenie širších potrieb krajiny v oblasti dovozu a vývozu vrátane poskytovania vojenskej a humanitárnej pomoci a/alebo paliva.

V tejto súvislosti sa koridory solidarity medzi EÚ a Ukrajinou⁵, ktoré využívajú železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, stali pre Ukrajinu životne dôležité, keďže umožňujú vývoz niektorých poľnohospodárskych výrobkov a prispievajú ku globálnej potravinovej bezpečnosti. Zostávajú hlavnou možnosťou vývozu ďalšieho ukrajinského tovaru (napr. železa, ocele) a dovozu všetkého tovaru, ktorý Ukrajina potrebuje (vrátane paliva a humanitárnej pomoci). Odhaduje sa, že v apríli 2025 sa cez koridory solidarity prepravilo 70 % ukrajinského vývozu nepoľnohospodárskych výrobkov (v porovnaní približne s 30 % cez Čierne more) a približne 20 % ukrajinského vývozu obilia, olejnatých semien a súvisiacich výrobkov (v porovnaní približne s 80 % cez Čierne more)⁶.

Cestná doprava po koridoroch solidarity je pre obchod medzi EÚ a Ukrajinou zásadná. Osobitný význam predstavuje pre dovoz hodnotného nepoľnohospodárskeho tovaru, keďže v

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

² Rozhodnutie Rady (EÚ) 2022/2435 z 5. decembra 2022 o uzavretí v mene Európskej únie Dohody medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 319, 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

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

⁴ Ú. v. EÚ 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_sk.

⁶ Zdroj: Vlastné odhady Európskej komisie na základe údajov poskytnutých ukrajinskou colnou správou.

roku 2023 sa takmer 50 % tohto druhu tovaru dovážalo na Ukrajinu cestnou dopravou, čo predstavuje viac ako 75 % dovozu nepoľnohospodárskeho tovaru z hľadiska hodnoty.

S cieľom dozerat' na uplatňovanie a vykonávanie dohody a toto uplatňovanie a vykonávanie monitorovať bol zriadený spoločný výbor. Rozhoduje najmä o pokračovaní dohody. V tejto súvislosti musí spoločný výbor posúdiť potrebu pokračovania dohody a rozhodnúť o nej, a to najneskôr tri mesiace pred uplynutím platnosti dohody, teda najneskôr 30. septembra 2025. Podľa článku 7 ods. 5 dohody spoločný výbor prijíma svoje rozhodnutia na základe konsenzu.

Tento návrh nadväzuje na dve rokovania, ktoré sa uskutočnili 17. a 22. júla 2025 v pracovnej skupine Rady pre pozemnú dopravu na základe neoficiálneho dokumentu Komisie.

• **Účinky dohody**

Údaje, ktoré má Komisia k dispozícii, potvrdzujú, že dohoda stále plní základnú funkciu pre ukrajinské hospodárstvo a je naďalej kľúčová pre vývoz EÚ na Ukrajinu.

- Podľa Eurostatu sa po nadobudnutí platnosti dohody objem dovozu EÚ z Ukrajiny cestnou dopravou výrazne zvýšil. Dovoz EÚ z Ukrajiny cestnou dopravou sa zvýšil o 64 %, a to z 1 800 tisíc ton v 3. štvrtroku 2021 na 2 945 tisíc ton v 3. štvrtroku 2022 (všetok tovar). Odvtedy sa dovoz EÚ z Ukrajiny stabilizoval a v roku 2024 dosiahol objem 7 749 tisíc ton, čo je o 13 % viac ako 6 869 tisíc ton v roku 2021 pred útočnou vojnou Ruska voči Ukrajine. Pokiaľ ide o hodnotu, dovoz EÚ z Ukrajiny cestnou dopravou sa zvýšil o 12 %, a to z 9 006 miliónov EUR v roku 2021 na 10 108 miliónov EUR v roku 2024.
- Podľa údajov Eurostatu sa objem vývozu EÚ na Ukrajinu cestnou dopravou zvýšil o 36 %, a to z 1 797 tisíc ton v 3. štvrtroku 2021 na 2 446 tisíc ton v 3. štvrtroku 2022 (všetok tovar). Odvtedy sa celkové objemy vývozu EÚ na Ukrajinu cestnou dopravou stabilizovali a v roku 2024 dosiahli 7 617 tisíc ton, čo je o 11 % viac ako 6 873 tisíc ton v roku 2021 pred útočnou vojnou Ruska voči Ukrajine. Pokiaľ ide o hodnotu, vývoz EÚ na Ukrajinu cestnou dopravou sa zvýšil o 48 %, a to z 22 526 miliónov EUR v roku 2021 na 33 434 miliónov EUR v roku 2024.
- Od podpisu dohody sa preto hodnota vývozu EÚ na Ukrajinu cestnou dopravou zvyšovala rýchlejším tempom ako dovoz z Ukrajiny, čo viedlo k obchodnej bilancii o 73 % vyššej v roku 2024 ako v roku 2021 (z 13 520 miliónov EUR v roku 2021 na 23 326 miliónov EUR v roku 2024).
- Z týchto údajov vyplýva, že optimalizácia cestnej kapacity prispela k podpore alternatívnych koridorov medzi EÚ a Ukrajinou, pomohla ukrajinskému hospodárstvu a umožnila nevyhnutnú prepravu tovaru, ktorý Ukrajina potrebuje, keď sa tradičné dopravné trasy v regióne stali v dôsledku útočnej vojny Ruska voči Ukrajine nedostupnými.
- Tieto pozitívne trendy sa podľa údajov Eurostatu potvrdzujú na vnútroštátnej úrovni pre takmer všetky členské štáty, a najmä pre členské štáty susediace s Ukrajinou. V Poľsku bola hodnota vývozu na Ukrajinu cestnou dopravou v roku 2024 o 85 % vyššia ako v roku 2021, zatiaľ čo dovoz z Ukrajiny cestnou dopravou sa v rovnakom období zvýšil o 8 %, čo viedlo v roku 2024 k pozitívnej obchodnej bilancii vo výške 8 237 miliónov EUR. V Rumunsku bola hodnota vývozu na Ukrajinu cestnou dopravou v roku 2024 o 124 % vyššia ako v roku 2021, zatiaľ čo dovoz z Ukrajiny cestnou dopravou sa v rovnakom období zvýšil o 15 %, čo viedlo v roku 2024 k pozitívnej obchodnej bilancii vo výške 677 miliónov EUR. Na Slovensku bola

hodnota vývozu na Ukrajinu cestnou dopravou v roku 2024 o 106 % vyššia ako v roku 2021, zatiaľ čo dovoz z Ukrajiny cestnou dopravou sa v rovnakom období zvýšil o 31 %, čo viedlo v roku 2024 k pozitívnej obchodnej bilancii vo výške 803 miliónov EUR. Len v Maďarsku došlo k miernemu poklesu obchodnej bilancie, keďže hodnota vývozu cestnou dopravou sa v rokoch 2021 až 2024 znížila o 17 % a dovoz cestnou dopravou sa v rovnakom období znížil o 22 %, čo viedlo v roku 2024 k negatívnej obchodnej bilancii vo výške 90 miliónov EUR.

- Význam cestnej dopravy dokazuje aj to, že 80 % ukrajinského dovozu palív z EÚ sa prepravovalo cestnou dopravou. Cestnou dopravou sa takisto prepravuje približne 70 % farmaceutických výrobkov dovážaných z EÚ na Ukrajinu a približne 80 % všetkého farmaceutického dovozu na Ukrajinu bolo prepravených cez územie EÚ cestnou dopravou. Pozemné koridory sú preto naďalej nevyhnutné, a to nielen pre obilie, ale najmä pre všetky ostatné výrobky, ktoré Ukrajina potrebuje alebo vyváža.
- Ukrajina v auguste 2023 zriadila alternatívny koridor v Čiernom mori na vývoz prevažne obilia. Tento koridor je však naďalej cieľom ruských útokov. Kapacita tohto koridoru sa odhaduje na približne 100 miliónov ton ročne, zatiaľ čo kapacita Čierneho mora pred vojnou bola na úrovni 150 miliónov ton ročne. V apríli 2025 predstavoval ukrajinský vývoz cez Čierne more približne 4,6 milióna ton, z toho približne 3,2 milióna ton poľnohospodárskych výrobkov a približne 1,4 milióna ton nepoľnohospodárskeho tovaru, zatiaľ čo ukrajinský dovoz cez Čierne more sa v apríli 2025 odhadoval na približne 0,7 milióna ton⁷. Tento alternatívny čiernomorský koridor, hoci je cenným prvkom pre vývoz obilia, nemôže nahradiť cestnú dopravu všetkého tovaru, najmä pokiaľ ide o ukrajinský dovoz z EÚ. Okrem toho cestná doprava ponúka flexibilnejšiu a spoľahlivejšiu alternatívu ako iné druhy dopravy, a to najmä v prípade tovaru s vysokou pridanou hodnotou.
- Z dostupných údajov vyplýva, že počet cestných dopravcov EÚ prekračujúcich ukrajinskú hranicu sa znížil z 370 000 v roku 2021 a 345 000 v roku 2022 na 303 000 v roku 2023 a 203 000 v roku 2024⁸. Niektoré členské štáty hlásia stratu trhového podielu cestných dopravcov usadených na ich území v porovnaní s cestnými dopravcami usadenými na Ukrajine, pokiaľ ide o objem obchodu cestnou dopravou medzi EÚ a Ukrajinou. Uvedené členské štáty tvrdia, že je to dôsledkom nižších prevádzkových nákladov ukrajinských dopravcov. K tomuto poklesu mohlo prispieť niekoľko ďalších faktorov. Vojská sťažila dopravcom EÚ pôsobenie na Ukrajine, najmä z dôvodu neochoty dopravcov EÚ ísť do niektorých častí Ukrajiny, ktoré sú bližšie k frontovej línii, a z dôvodu ťažkostí s poistením na krytie rizík súvisiacich s vojnou. Okrem toho cestná doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu predstavuje v priemere len malú časť obchodnej činnosti dopravcov EÚ, a to aj zo susediacich členských štátov. Hoci vplyv na trh možno pociťovať na miestnej úrovni, Komisia nemá žiadne dôkazy o tom, že by dohoda spôsobila akékoľvek závažné narušenie trhov cestnej dopravy členských štátov.

⁷ Zdroj: Vlastné odhady Európskej komisie na základe údajov poskytnutých ukrajinskou colnou správou.

⁸ Zdroj: Údaje poskytnuté ukrajinskými orgánmi.

3. POKRAČOVANIE DOHODY

• Spoločný výbor

Článkom 7 dohody sa zriadil spoločný výbor, ktorý má dozerat' na uplatňovanie a vykonávanie dohody a toto uplatňovanie a vykonávanie monitorovať a pravidelne preskúmať jej fungovanie z hľadiska jej cieľov. Podľa uvedeného ustanovenia je spoločný výbor zložený zo zástupcov zmluvných strán. Jeho rozhodnutia sa prijímajú na základe konsenzu a sú pre zmluvné strany záväzné.

Podľa článku 7 ods. 2 sa spoločný výbor zvoláva najneskôr tri mesiace pred uplynutím platnosti dohody s cieľom posúdiť potrebu pokračovania dohody a rozhodnúť o ňom a o jej trvaní.

• Pripravovaný akt spoločného výboru

Spoločný výbor by mal prijať rozhodnutie o pokračovaní dohody do 31. marca 2027 v súlade s článkom 7 ods. 2 dohody.

Dôvody predĺženia jej platnosti sú mnohoraké:

- Po prvé, monitorovanie dohody ukázalo, že dohoda zohráva zásadnú úlohu v kontexte koridorov solidarity, keďže je pre ukrajinské hospodárstvo životne dôležitá, a to nielen pri vývoze poľnohospodárskych výrobkov, ale aj pri uľahčovaní vývozu ukrajinského nepoľnohospodárskeho tovaru.
- Po druhé, dohoda má kľúčový význam aj pri zabezpečovaní toho, aby Ukrajina mala prístup k dovozu, ktorý potrebuje, vrátane paliva a humanitárnej pomoci. V tejto súvislosti dohoda prispela k prudkému nárastu vývozu EÚ na Ukrajinu a umožnila Únii a jej členským štátom hospodárske zisky. Najmä v prípade susediacich členských štátov môže prispieť aj ku kompenzácii úpadku vývozu do Ruska vyplývajúceho zo sankcií EÚ.
- Po tretie, nárast obchodu cestnou dopravou medzi EÚ a Ukrajinou dokazuje, že dohoda má a bude mať zásadný význam pre podporu Ukrajiny a jej úsilia o obnovu v súvislosti s ruskou útočnou vojnou.
- Po štvrté, Komisia nezistila žiadne závažné narušenie trhu EÚ v oblasti nákladnej dopravy vyplývajúce z dohody. Možná nekalá hospodárska súťaž zo strany ukrajinských dopravcov v rámci EÚ vyplývajúca z dohody je obmedzená, keďže ukrajinskí dopravcovia majú v porovnaní s dopravcami usadenými v členských štátoch EÚ len obmedzené práva na prístup na trh. Dohoda skutočne umožňuje len dvojstranný obchod a tranzit, pričom cezhraničný obchod a kabotáž sú zakázané. Okrem toho cestná doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu predstavuje v priemere len malú časť obchodnej činnosti dopravcov EÚ. Hoci vplyv na trh možno pociťovať na miestnej alebo regionálnej úrovni, čo si vyžaduje dôkladnejšie monitorovanie, neexistujú žiadne dôkazy o tom, že by dohoda spôsobila akékoľvek závažné narušenie trhu cestnej dopravy ani na úrovni EÚ, ani na úrovni jednotlivých členských štátov.
- Po piate, zmenami dohody zavedenými v roku 2024 sa výrazne posilnilo jej presadzovanie tým, že sa vytvoril právny rámec, ktorý umožňuje účinné kontroly a predchádzanie zneužívaniu. Zasadnutia *ad hoc* pracovnej skupiny pre praktické vykonávanie dohody zriadenej podľa jej článku 7A sa uskutočnili 24. marca a 25. júna 2025. Monitorovanie vykonávania dohody nepoukázalo na žiadny závažný problém neplnenia povinností alebo zneužívania. Najmä vykonávanie povinností

vodičov mať pri sebe vo vozidle povolenie podľa článku 5A dohody nespôsobilu žiadne významné ťažkosti a QR kód na povoleniach, ktorými disponujú ukrajinskí dopravcovia, efektívne umožňuje účinnú kontrolu existencie a platnosti týchto povolení. Zdá sa, že povinnosť mať nalepenú nálepku podľa článku 5C dohody sa riadne dodržiava. Pokiaľ ide o vykonávanie opatrení potrebných na zabezpečenie plnenia povinností podľa článku 5D dohody zo strany prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy, jeden členský štát nahlásil značný počet porušení, ktoré sú v súčasnosti predmetom potrebných postupov na Ukrajine za účasti dotknutých prevádzkovateľov, a to s cieľom prípadne prijať akékoľvek potrebné následné opatrenia. Do dnešného dňa žiadna z týchto správ neviedla k vylúčeniu ukrajinských prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z možnosti využívať práva stanovené v článku 5D ods. 3 dohody. Napokon členské štáty neoznámili žiadne problémy, pokiaľ ide o vykonávanie povinnosti mať pri cestnej kontrole určité doklady na účely kontroly služieb cestnej dopravy podľa článku 5B dohody alebo vykonávanie doložky o vzájomnej pomoci stanovenej v článku 5E dohody.

Okrem toho je potrebné pokračovať v dohode do 31. marca 2027, pretože naďalej platia podmienky odôvodňujúce uzavretie pôvodnej dohody. Útočná vojna Ruska voči Ukrajine sa nezastavila a dohoda by bola nápomocná pri podpore úsilia Ukrajiny o obnovu, a to aj v prípade prímeria alebo mierového procesu.

Stále platí, že dva členské štáty susediace s Ukrajinou a ďalšie dva štáty poukazujú na negatívny vplyv na odvetvie cestnej nákladnej dopravy. V súčasnosti chýbajú údaje na posúdenie rozsahu potenciálneho problému, do akej miery by bol dôsledkom dohody a aké by mohli byť súvisiace nápravné opatrenia. Pri každom ďalšom predĺžení platnosti dohody by sa preto mali zohľadniť výsledky štúdie o vplyve dohody na odvetvie cestnej dopravy na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni, ktorá by sa mala predložiť Komisii pred uplynutím platnosti dohody 31. marca 2027. Táto štúdia sa bude týkať každého z dvadsiatich siedmich členských štátov, ale bude venovať osobitnú pozornosť členským štátom, ktoré pravdepodobne čelia priamej konkurencii zo strany ukrajinských dopravcov – v prvom rade tým, ktoré susedia s Ukrajinou (Poľsko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko), a v druhom rade tým, ktoré by mohli tieto vplyvy pocítiť výraznejšie ako ostatné členské štáty, hoci s Ukrajinou nemajú spoločné hranice (Estónsko, Lotyšsko, Litva, Česká republika, Slovinsko, Chorvátsko, Bulharsko). Pokiaľ ide o členské štáty susediace s Ukrajinou, zameria sa aj na akýkoľvek vplyv na nižšej ako celoštátnej úrovni alebo akýkoľvek vplyv na určitú kategóriu dopravcov. Štúdia opíše najmä príslušné postavenie dopravcov EÚ a Ukrajiny v cestnej nákladnej doprave medzi EÚ a Ukrajinou; porovná ho s postavením pred vojnou; vysvetlí dôvody akéhokoľvek vývoja; posúdi vplyv akéhokoľvek vývoja; s cieľom chrániť záujmy prevádzkovateľov EÚ navrhne nápravné opatrenia týkajúce sa akéhokoľvek zisteného negatívneho vplyvu vrátane prípadného ukončenia platnosti dohody a jej prípadného nahradenia inými vhodnými opatreniami v prospech Ukrajiny.

Okrem toho s cieľom reagovať na obavy niektorých členských štátov (pozri vyššie) týkajúce sa rovnakých podmienok pre prevádzkovateľov cestnej nákladnej dopravy z EÚ a Ukrajiny bude včasné zosúladenie Ukrajiny s niektorými významnými časťami *acquis* EÚ v oblasti cestnej dopravy súčasťou plánu dohodnutého s ukrajinskou vládou a monitorovaného Komisiou. Tento pokrok sa pri každom ďalšom predĺžení platnosti dohody zohľadní. Týka sa to najmä sociálneho piliera v rámci *acquis* v oblasti cestnej dopravy (časy jazdy, prestávky a doby odpočinku, pracovný čas), skorého zavedenia verzie 2 inteligentných tachografov a trhového piliera v rámci *acquis* v oblasti cestnej dopravy (zriadenie vnútroštátneho elektronického registra podnikov cestnej dopravy spĺňajúceho špecifikácie EÚ, podmienky týkajúce sa požiadavky usadenia) v súlade s dodatkom k priloženému návrhu rozhodnutia

spoločného výboru. Uvedené povinnosti boli vybrané, pretože sú prvkami *acquis*, ktoré Ukrajina ešte netransponovala a ktoré sú kľúčové pre vytvorenie rovnakých podmienok medzi EÚ a Ukrajinou v rámci dohody (pravidlá prístupu na trh a sociálne pravidlá). Malo by sa to vnímať v kontexte súčasných prístupových rokovaní⁹.

Tento návrh nadväzuje na návrh o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v spoločnom výbore zriadenom Dohodou medzi Európskou úniou a Moldavskou republikou o cestnej nákladnej doprave¹⁰, pokiaľ ide o pokračovanie dohody¹¹. Tento návrh sa týka predĺženia platnosti dohody s Moldavskou republikou, ktorú Únia podpísala 29. júna 2022¹² a ktorá bola predĺžená do 31. decembra 2025¹³, o 18 mesiacov.

4. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

Pozícia, ktorá sa má prijať v mene Únie, by preto mala byť v súlade s návrhom rozhodnutia spoločného výboru pripojeným k tomuto návrhu.

5. PRÁVNÝ ZÁKLAD

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia Rady, ktorými sa určujú „pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody.“

Pojem „akty s právnymi účinkami“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán.

Spoločný výbor je orgán zriadený dohodou, konkrétne Dohodou medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave.

Pripravované rozhodnutie o predĺžení platnosti dohody, ktoré má spoločný výbor prijať, predstavuje akt s právnymi účinkami a bude podľa medzinárodného práva záväzný v súlade s článkom 7 ods. 2 dohody.

Pripravovaný akt nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody. Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia Rady je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu sa týkajú oblasti cestnej dopravy. Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 91 ZFEÚ.

⁹ Dokument EUCO 20/23.

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

¹¹ COM(2025) 411 final.

¹² Ú. v. EÚ L 226, 14.9.2023, s. 1.

¹³ Ú. v. EÚ L, 2024/1266, 30.4.2024.

6. UVEREJNENIE PRIPRAVOVANÉHO AKTU

Rozhodnutie spoločného výboru je po jeho prijatí vhodné uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v spoločnom výbore zriadenom Dohodou medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave, pokiaľ ide o pokračovanie dohody

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 v spojení s jej článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Únia 29. júna 2022 podpísala Dohodu medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave¹⁴ (ďalej len „dohoda“), ktorá nadobudla platnosť 5. decembra 2022¹⁵.
- (2) Článkom 7 ods. 1 dohody sa zriaďuje spoločný výbor, ktorý má dozerať na uplatňovanie a vykonávanie dohody a toto uplatňovanie a vykonávanie monitorovať a pravidelne preskúmať jej fungovanie z hľadiska jej cieľov. Podľa článku 7 ods. 2 dohody sa má spoločný výbor zvolať najneskôr tri mesiace pred uplynutím platnosti dohody s cieľom posúdiť potrebu ďalšieho pokračovania dohody a rozhodnúť o nej.
- (3) Rozhodnutím spoločného výboru č. 2/2023¹⁶ zo 16. marca 2023 bola platnosť dohody predĺžená do 30. júna 2024.
- (4) Pozmeňujúcou dohodou¹⁷ podpísanou 20. júna 2024 bola dohoda zmenená a jej platnosť bola predĺžená do 30. júna 2025 s automatickým predĺžením na ďalšie šesťmesačné obdobie. Pozmeňujúca dohoda sa predbežne vykonáva odo dňa jej podpisu. Európsky parlament prijal súhlas s uzavretím pozmeňujúcej dohody 17. júna 2025 a Rada prijala rozhodnutie o uzavretí pozmeňujúcej dohody 15. júla 2025. Dohoda sa uplatňuje do 31. decembra 2025.
- (5) Aby Európska únia aj Ukrajina mohli naďalej využívať pozitívne účinky dohody, a to uľahčením cestnej nákladnej dopravy medzi Ukrajinou a Európskou úniou a cez ich územia a podporou dobre fungujúcich koridorov solidarity v kontexte ruskej útočnej vojny voči Ukrajine, mala by sa jej platnosť predĺžiť do 31. marca 2027.
- (6) Spoločný výbor má na svojom ďalšom zasadnutí prijať rozhodnutie o tom, či je potrebné vo vykonávaní dohody pokračovať a na aký čas. Uvedené rozhodnutie bude pre Úniu záväzné.

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

¹⁵ Ú. v. EÚ L 226, 14.9.2023, s. 2.

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

¹⁷ Ú. v. EÚ L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

- (7) Je preto potrebné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie v spoločnom výbore, pokiaľ ide o pokračovanie dohody.
- (8) Vzhľadom na obavy a neistoty, pokiaľ ide o možný negatívny vplyv dohody na niektoré členské štáty, Komisia začne štúdiu o vplyve dohody na odvetvie cestnej dopravy na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni. Akékoľvek ďalšie predĺženie by malo byť podmienené uspokojivým pokrokom dosiahnutým pri zosúladovaní ukrajinských právnych predpisov s príslušným *acquis* EÚ v oblasti cestnej dopravy, pokiaľ ide o prístup na trh a sociálnu oblasť, ktoré ešte nebolo transponované, a mali by sa zohľadniť výsledky štúdie.
- (9) Pozícia Únie, pokiaľ ide o pokračovanie dohody vrátane jej trvania, by preto mala byť založená na pripojenom návrhu rozhodnutia,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v spoločnom výbore zriadenom článkom 7 Dohody medzi Európskou úniou a Ukrajinou o cestnej nákladnej doprave (ďalej len „dohoda“), pokiaľ ide o pokračovanie dohody vrátane jej trvania, vychádza z návrhu rozhodnutia spoločného výboru, ktorý je pripojený k tomuto rozhodnutiu.

Zástupcovia Únie v spoločnom výbore môžu odsúhlasiť menšie zmeny v návrhu rozhodnutia spoločného výboru bez ďalšieho rozhodnutia Rady.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli

*Za Radu
predseda/predsedníčka*