

Brusel 5. března 2024
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129
RELEX 275

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	5. března 2024
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2024) 117 final
Předmět:	Doporučení pro ROZHODNUTÍ RADY, kterým se Komise zmocňuje k zahájení jednání o změnách Dohody mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě ze dne 29. června 2022

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2024) 117 final.

Příloha: COM(2024) 117 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 5.3.2024
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Doporučení pro

ROZHODNUTÍ RADY,

**kterým se Komise zmocňuje k zahájení jednání o změnách Dohody mezi Evropskou unií
a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě ze dne 29. června 2022**

* 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>

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI DOPORUČENÍ

Komise doporučuje Radě, aby dala zmocnění k zahájení jednání o změnách Dohody mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě podepsané v Lyonu dne 29. června 2022¹ (dále jen „dohoda“), včetně pokračování v provádění dohody, aby jmenovala Komisi vyjednavatelem Unie a vydala vyjednavací směrnice a určila zvláštní výbor, s nímž musí být jednání konzultováno.

2. SOUVISLOSTI

1.1. Shrnutí dohody

Cílem dohody je dočasně usnadnit silniční nákladní dopravu mezi Ukrajinou a Evropskou unií a přes jejich území tím, že se udělí doplňková práva k tranzitu a přepravě zboží mezi Ukrajinou a EU, v návaznosti na protiprávní útočnou válku Ruska proti Ukrajině a závažná narušení, která tato agrese způsobuje u všech druhů dopravy na Ukrajině. Tato dohoda rovněž zahrnuje opatření k usnadnění uznávání dokladů řidiče. V současnosti je použitelná do 30. června 2024². Dočasně nahrazuje nároky na přístup na trh na základě dvoustranných dohod o dopravě mezi členskými státy a Ukrajinou.

1.2. Účinky dohody

Když Komise v lednu 2023 navrhla Radě prodloužit platnost dohody, předložila údaje, které potvrzují, že dohoda úspěšně přispěla k tomu, že bylo možné vyvážet ukrajinské zemědělské zboží prostřednictvím tras solidarity. V té době byla Černomořská obilná iniciativa stále v platnosti, ale mělo se za to, že dohoda doplnila vývoz přes Černé moře, a přispěla tak k celosvětovému potravinovému zabezpečení a k pokračujícímu fungování ukrajinského hospodářství, a to i během války. Od té doby Rusko od Černomořské obilné iniciativy definitivně odstoupilo. Kromě ukrajinského vývozu obilí dohoda usnadňuje vývoz nezemědělského zboží, zejména průmyslových výrobků, které by nebylo možno vyvážet na základě Černomořské obilné iniciativy a které nadále potřebují vývozní a dovozní trasy přes EU, neboť černomořský koridor, který Ukrajina jednostranně zřídila v srpnu 2023, není schopen řešit širší dovozní a vývozní potřeby země, včetně poskytování vojenské a humanitární pomoci a paliva, a je i nadále vystaven ruským útokům.

V této souvislosti se trasy solidarity – v nichž hraje důležitou roli silniční doprava, zejména prostřednictvím pozemních koridorů s Polskem, Slovenskem, Maďarskem a Rumunskem – staly pro Ukrajinu životně důležitým spojením, které umožňuje vývoz zemědělských produktů, přispívá k celosvětovému potravinovému zabezpečení, zůstává hlavní možností vývozu jiného ukrajinského zboží (např. železa, oceli) a hlavní možností Ukrajiny, jak dovážet veškeré zboží, které potřebuje (včetně paliva, humanitární pomoci).

¹ Úř. věst. L 179, 6.7.2022, s. 4.

² Úř. věst. L 123, 8.5.2023, s. 36.

Od května 2022 do konce ledna 2024 umožnily trasy solidarity Ukrajině vyvézt přibližně 122 milionů tun zboží (68 milionů tun zemědělských produktů a přibližně 54 milionů tun nezemědělských produktů) a dovézt přibližně 45 milionů tun zboží.

Celková hodnota obchodu prostřednictvím tras solidarity od května 2022 se odhaduje na přibližně 139 miliard EUR, přičemž přibližně 46 miliard EUR připadá na ukrajinský vývoz a přibližně 93 miliard EUR na ukrajinský dovoz.

V roce 2023 vyvezla Ukrajina prostřednictvím tras solidarity přibližně 40 milionů tun zemědělských produktů a zhruba 30 milionů tun nezemědělských produktů v úhrnné hodnotě přibližně 24 miliard EUR. V roce 2023 dovezla Ukrajina prostřednictvím tras solidarity přibližně 27 milionů tun zboží, včetně přibližně 3 milionů tun zemědělských produktů a zhruba 24 milionů tun nezemědělských produktů, v úhrnné hodnotě přibližně 53 miliard EUR.

Silniční doprava je životně důležitá pro obchod mezi EU a Ukrajinou prostřednictvím tras solidarity. Má zvláštní význam pro cenný nezemědělský dovoz, neboť v roce 2023 bylo téměř 50 % tohoto druhu zboží dovezeno na Ukrajinu po silnici, což z hlediska hodnoty představuje více než 75 % nezemědělského dovozu.

Údaje shromážděné Komisí od prodloužení platnosti dohody dne 16. března 2023 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 objem ukrajinského vývozu po silnici do EU po vstupu dohody v platnost výrazně zvýšil, a to zhruba o dvě třetiny, pokud jde o objem přepravy, a přibližně o jednu třetinu, pokud jde o hodnotu. V absolutním vyjádření bylo do EU každý měsíc po uzavření dohody vyvezeno přes 300 000 tun zboží navíc (v průměru 873 000 tun měsíčně v období od července 2022 do září 2023 oproti 528 000 tunám měsíčně v období před uzavřením dohody od ledna 2020 do června 2022). Hodnota zvýšení měsíčního vývozu zároveň činí přibližně 250 milionů EUR za měsíc (v průměru 953 milionů EUR oproti 702 milionům EUR za měsíc před uzavřením dohody).
- Z těchto údajů vyplývá, že optimalizace silniční kapacity přispěla k podpoře alternativních koridorů pro vývoz obilovin a dalších produktů do EU a třetích zemí a k pomoci ukrajinskému hospodářství, když umožnila nezbytnou přepravu zboží, které ukrajinské hospodářství potřebuje, v době, kdy se tradiční dopravní trasy v regionu staly kvůli útočné válce Ruska proti Ukrajině nedostupnými.
- Objem ukrajinského dovozu z EU se zvýšil podobně jako objem vývozu, a to o přibližně 300 000 tun měsíčně (v průměru se v uvedeném období dováželo měsíčně 810 000 tun, zatímco před uzavřením dohody 509 000 tun měsíčně). Hodnota ukrajinského dovozu však vzrostla téměř třikrát rychleji než ukrajinský vývoz: ukrajinský dovoz se zvýšil o více než 700 milionů EUR měsíčně (v průměru 2 430 milionů EUR oproti 1 695 milionům EUR měsíčně před dohodou), zatímco vývoz o 250 milionů EUR.
- Současný vývoz je o zhruba 380 000 tun a o 900 milionů EUR vyšší než měsíční průměr před ratifikací dohody. Hodnota zboží EU přepravovaného na Ukrajinu po silnici tedy od začátku platnosti dohody nadále významně roste.
- Dohoda proto sehrála klíčovou úlohu při zvýšení obchodní bilance EU s Ukrajinou o 500 milionů EUR měsíčně.
- U většiny členských států jsou tyto pozitivní trendy potvrzeny na vnitrostátní úrovni (opět ve stejných obdobích uvedených výše); zejména v případě členských států

sousedících s Ukrajinou byly účinky velmi pozitivní. V návaznosti na dohodu vzrostl polský vývoz na Ukrajinu po silnici o 72 %, zatímco se dovoz z Ukrajiny po silnici zvýšil o 49 %. Slovenský vývoz na Ukrajinu po silnici se zvýšil o 120 %, zatímco dovoz z Ukrajiny po silnici vzrostl o 46 %. Rumunský vývoz na Ukrajinu po silnici se zvýšil o 163 %, zatímco dovoz z Ukrajiny po silnici vzrostl o 72 %. Pouze v případě Maďarska se obchodní bilance mírně zhoršila: vývoz po silnici klesl o 1,5 % a dovoz po silnici vzrostl o 7 %.

- Důležitost silniční dopravy dokládá i skutečnost, že 80 % pohonných hmot, které Ukrajina dovezla z EU, bylo přepraveno po silnici. Silniční doprava se také podílí zhruba 70 % na farmaceutických výrobcích dovážených z EU na Ukrajinu a přibližně 80 % veškerého dovozu farmaceutických výrobků na Ukrajinu bylo přepraveno napříč EU po silnici.
- V návaznosti na odstoupení Ruska od Černomořské obilné iniciativy a pokračující úsilí Ruska o zničení nebo ohrožení přístavů v oblasti Oděsy a na Dunaji mají pozemní koridory i nadále zásadní význam, a to nejen pro obilí, ale také pro všechny ostatní produkty, které Ukrajina potřebuje nebo vyváží.
- Ukrajina zřídila od srpna 2023 mořský koridor v Černém moři, přes který se má vyvážet hlavně obilí. Tento koridor je však i nadále vystaven ruským útokům. Kapacita tohoto koridoru se odhaduje na 30 milionů tun ročně, zatímco kapacita Černého moře před válkou činila 150 milionů tun ročně. I když je tento koridor cenným prvkem pro vývoz obilí, nemůže nahradit silniční dopravu veškerého ostatního zboží, které nelze přepravovat přes Černé moře.
- Několik členských států informovalo o růstu počtu ukrajinských vozidel na svém území (Bulharsko, Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko, Slovinsko). V těchto případech byla oznámena ztráta podílu silničních dopravců těchto členských států na obchodu s Ukrajinou, přičemž někteří podnikatelé tvrdí, že je to následek nižších provozních nákladů ukrajinských dopravců. Silniční doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu však představuje v průměru pouze malou část obchodní činnosti dopravců EU. Ačkoli tedy dopad na trh může být pocíťován na místní úrovni, nejsou k dispozici důkazy o tom, že by dohoda způsobila významné narušení trhů silniční dopravy členských států a Unie.

1.3. Důvody pro změny dohody

Ačkoli je dohoda pro Ukrajinu zásadní a její účinky jsou pro EU velmi pozitivní, řada členských států v posledních měsících vyjádřila obavy ohledně provádění dohody a jejího možného dopadu na místní úrovni na odvětví silniční dopravy. Tyto obavy byly dne 18. prosince 2023 projednány na zasedání smíšeného výboru, na němž byl vyvozen závěr, že základní podmínky odůvodňující dohodu přetrvávají. Strany však vzaly na vědomí řadu problémů pramenících z uplatňování a provádění dohody.

Tyto problémy se v první řadě týkají možných obtíží při prosazování kontrolními orgány stran. Například vzhledem k tomu, že licence byly na Ukrajině plně digitalizovány a členské státy nemají přístup k ukrajinským databázím, nemusí být vždy snadné na silnici ověřit, zda kontrolovaný ukrajinský nákladní automobil patří provozovateli silniční dopravy, který je řádně oprávněn provozovat mezinárodní přepravu. Podobně by na první pohled mohlo být obtížné rozlišovat mezi operacemi prováděnými podle dohody a operacemi prováděnými

podle jiných nástrojů mezinárodní silniční dopravy, jako je úmluva CEMT. A konečně, pokud jde o jízdy bez nákladu, podnikatelé v silniční nákladní dopravě získají právní jistotu a silniční kontroly budou snazší, když bude mít řidič specifické doklady osvědčující, že operace bez nákladu je uskutečňována v souvislosti s tranzitem nebo dvoustrannou operací, jak u operací bez nákladu vyžaduje dohoda.

Další problémy souvisejí s posílením provádění dohody. Zahrnují zejména dodržování povinností podnikateli v silniční nákladní dopravě, pokud jde o operace povolené podle dohody, podvody nebo padělání dokladů řidiče a opakované a trvající závažné dopravní delikty v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Týkají se i způsobu, jakým ukrajinské orgány informují členské státy o prodloužení doby platnosti dokladů řidiče.

K usnadnění prosazování dohody a posílení jejího provádění jsou proto zapotřebí její omezené změny.

Na možný dopad dohody na odvětví silniční dopravy upozornily některé členské státy také na zasedání Rady dne 4. prosince 2023 a při přípravě i na zasedání smíšeného výboru dne 18. prosince 2023. Tyto obavy ukázaly, že je zapotřebí lepší spolupráce, jakož i výměny údajů a informací mezi stranami, aby se zlepšilo posouzení toho, jak dohoda funguje. Některé členské státy sousedící s Ukrajinou a některá sdružení dopravců vyjádřily obavy ohledně dopadu dohody na určité segmenty vnitrostátních trhů nákladní dopravy, které jsou již vážně postiženy válkou na Ukrajině, a tudíž sankcemi uvalenými na Rusko a Bělorusko a recipročními opatřeními přijatými těmito dvěma zeměmi.

Proto se rovněž navrhuje zavést novou ochrannou doložku v případě závažného narušení vnitrostátního trhu silniční dopravy v dané zeměpisné oblasti jedné ze stran, které lze přičíst dohodě, a umožnit smíšenému výboru, aby za výjimečných okolností rozhodl o pozastavení dohody.

Současně a s ohledem na výše uvedené změny, které mají být vyjednány, je třeba prodloužit platnost dohody³ z těchto důvodů:

- Za prvé, sledování dohody ukázalo, že dohoda hraje zásadní roli v souvislosti s trasami solidarity, a tak poskytuje životně důležité spojení ukrajinskému hospodářství a vzhledem k ruské blokádě ukrajinských černomořských přístavů také přispívá k celosvětovému potravinovému zabezpečení. Zatímco Rusko v červenci 2023 ukončilo Černomořskou obilnou iniciativu OSN, Ukrajina dokázala zřídit koridor v Černém moři hlavně pro vývoz obilovin. Ačkoli je kapacita tohoto nového koridoru významná, je koridor i nadále vystaven útokům Ruska. Trasy solidarity, včetně silničních dopravních tras přes EU, mají proto i nadále zásadní význam pro ukrajinský vývoz a dovoz.
- Za druhé, dohoda usnadnila vývoz ukrajinského nezemědělského zboží, v jehož případě není využíván ukrajinský černomořský koridor.
- Za třetí, dohoda je také nezbytná pro zajištění přístupu Ukrajiny k dovozu, který potřebuje, včetně paliva a humanitární pomoci. V tomto ohledu usnadnila vývoz z EU na Ukrajinu, a proto je i nadále pro EU přínosná.

³ Ustanovení čl. 7 odst. 2 a 5 dohody umožňuje smíšenému výboru zřízenému dohodou prodloužit platnost dohody. Jelikož však o změnách, jejichž cílem je posílit provádění dohody a zavést novou ochrannou doložku, nemůže smíšený výbor rozhodnout, Komise v zájmu procesní hospodárnosti rovněž žádá Radu o zmocnění k jednání o prodloužení platnosti dohody.

- Za čtvrté, silniční doprava z Ukrajiny a na Ukrajinu představuje v průměru pouze malou část obchodní činnosti dopravců EU. I když tedy dopad na trh může být pocítován na místní úrovni, což vyžaduje důkladnější sledování (viz oddíl 2.4 výše), nejsou k dispozici důkazy o tom, že by dohoda způsobila významné narušení celkového trhu silniční dopravy v EU. Prohlášení, že dohoda proto nevytváří konkurenční hrozbu pro podnikatele v silniční dopravě v EU, je tedy stále opodstatněné. Nemá pravděpodobné, že se to během období, pro které je prodloužení navrhováno, změní.

Zdá se, že je nezbytné, aby se v provádění dohody pokračovalo přinejmenším osmnáct měsíců, neboť podmínky odůvodňující uzavření původní dohody nadále převládají a pravděpodobně ještě nějakou dobu převládat budou. Útočná válka Ruska proti Ukrajině neskončila a většina pozorovatelů nepředpokládá ukončení této agrese v blízké budoucnosti.

Z těchto důvodů by změny dohody měly zahrnovat tyto prvky:

- pokračování v provádění dohody,
- vhodná opatření k nápravě obtíží zjištěných při uplatňování dohody,
- ustanovení umožňující oběma stranám zcela nebo částečně pozastavit dohodu nebo přijmout jiná ochranná opatření v jejím rámci v dané zeměpisné oblasti na dobu nepřesahující tři měsíce v případě závažného narušení trhu silniční dopravy v této zeměpisné oblasti. Každé opatření podle tohoto ustanovení oznámí Komise jménem Unie druhé straně dohody. Pozastavení dohody bude v souladu s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) založeno na rozhodnutí Rady, a to na návrh Komise z jejího vlastního podnětu nebo na žádost členského státu,
- ustanovení o rozšíření pravomocí smíšeného výboru vytvořením možnosti rozhodnout o dočasném pozastavení dohody, pokud existují spolehlivé a jasné důkazy o tom, že cíle dohody již zjevně nejsou plněny, a
- ustavení zvláštní *ad hoc* pracovní skupiny za účelem sledování provádění těchto opatření a usnadnění praktického provádění dohody a dodržování pravidel stanovených v článku 9 jednacího řádu smíšeného výboru⁴ pro sledování dohody.

3. SOULAD S OSTATNÍMI POLITIKAMI UNIE

Změny, které mají být sjednány, nezmění základní prvky dohody, které zůstanou plně v souladu se současnou politikou vnějších vztahů EU s Ukrajinou. Budou také plně v souladu s dohodou o přidružení mezi Unií a Ukrajinou podepsanou dne 27. června 2014.

4. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Procesním právním základem pro rozhodnutí o zmocnění k zahájení jednání o dohodě, včetně dohody o změně stávající dohody, mezi Unií a třetí zemí a o vydání směrnic vyjednávací je čl. 218 odst. 3 a 4 SFEU.

⁴ Úř. věst. L 123, 8.5.2023, s. 32.

- **Pravomoci Unie**

V čl. 216 odst. 1 SFEU je stanoveno:

„Unie může uzavřít dohodu s jednou nebo více třetími zeměmi nebo mezinárodními organizacemi, stanoví-li tak Smlouvy nebo je-li uzavření dohody bud' nezbytné k dosažení cílů stanovených Smlouvami v rámci politik Unie, nebo je stanoveno právně závazným aktem Unie, nebo se může dotknout společných pravidel či změnit jejich oblast působnosti.“

Dohoda byla uzavřena za účelem dosažení jednoho z cílů stanovených Smlouvami v rámci politik Unie, totiž provádění dopravní politiky Unie v oblasti pozemní dopravy, zejména pokud jde o přístup na trh v souvislosti s mezinárodní silniční přepravou zboží mezi Unií a Ukrajinou. Její uzavření bylo stanoveno v článku 136 dohody o přidružení s Ukrajinou.

Návrh se týká zahájení jednání o změnách dohody s cílem umožnit pokračování v jejím provádění a zároveň zajistit lepší, spravedlivější a kontrolovanější provádění jejích hlavních ustanovení a usnadnit jejich prosazování na území každé strany.

Změny, které mají být sjednány, se týkají pokračování v provádění dohody, včetně doby jejího trvání, a vhodných opatření k nápravě obtíží zjištěných při uplatňování dohody.

Nemají vliv na oblast působnosti dohody, jsou v souladu s cíli politiky, které dohoda sleduje, a nemění pravomoci Unie ve vztahu k této dohodě.

Dohodu uzavřely Unie a Ukrajina.

Unie má proto pravomoc uzavřít mezinárodní dohodu, kterou se mění stávající dohoda o silniční dopravě s Ukrajinou.

- **Povinnost Komise konzultovat**

S ohledem na rozsudek Soudního dvora ze dne 16. července 2015 ve věci C-425/13⁵, který objasňuje úlohy jednotlivých orgánů pro účely uplatňování čl. 218 odst. 2 a 4 SFEU v souladu se zásadami institucionální rovnováhy a vzájemné loajální spolupráce stanovenými v čl. 13 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii (SEU), je nezbytné tato vyjasnění zohlednit.

Je vhodné, aby Komise poskytla Radě a zvláštnímu výboru, který Rada určila, veškeré informace nezbytné k tomu, aby mohly sledovat pokrok v jednáních, jako jsou zejména oznámené obecné cíle a postoje ostatních stran během jednání. Komise podává Radě a zvláštnímu výboru, který Rada určila, písemné zprávy o výsledcích jednání tak, aby Rada mohla vykonávat své institucionální výsady.

V zájmu dodržení povinnosti zachovat institucionální rovnováhu podle čl. 13 odst. 2 SEU a povinnosti podle čl. 218 odst. 10 SFEU bude Komise ve stejném rozsahu informovat Evropský parlament.

- **Proporcionalita**

Doporučení je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

Změny, které mají být sjednány, nemění oblast působnosti dohody a jsou omezeny na opatření nezbytná k zajištění jejího spravedlivého a kontrolovanějšího provádění. Prodloužení je časově omezené a je přiměřeně dlouhé.

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

Dodatečná administrativní nebo finanční zátěž, kterou s sebou mohou změny nést, je přísně omezena na to, co je nezbytné pro sledování provádění dohody, a je vyvážena pokračováním provádění dohody, které změny umožňují, a snížením administrativní zátěže, které mají za následek pro průmysl i členské státy.

5. **ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Doporučení nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

6. **DALŠÍ PRVKY**

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Při jednání je konzultován zvláštní výbor.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení doporučení**

Konkrétní ustanovení jsou uvedena v příloze doporučení pro rozhodnutí Rady.

Doporučení pro

ROZHODNUTÍ RADY,

kterým se Komise zmocňuje k zahájení jednání o změnách Dohody mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě ze dne 29. června 2022

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 218 odst. 3 a 4 této smlouvy,

s ohledem na Dohodu mezi Evropskou unií a Ukrajinou o silniční nákladní dopravě ze dne 29. června 2022⁶ (dále jen „dohoda o silniční nákladní dopravě“),

⁶ Úř. věst. L 179, 6.7.2022, s. 4.

s ohledem na doporučení Evropské komise,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Měla by být zahájena jednání s cílem uzavřít dohodu, kterou se mění dohoda o silniční nákladní dopravě, včetně doby jejího trvání.
- (2) Komise by měla být jmenována jakožto vyjednavatel.
- (3) Jednání by měla vést Komise za konzultace s [název zvláštního výboru vloží Rada] a v souladu s příslušnými úlohami orgánů stanovenými v čl. 13 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii a v článku 218 Smlouvy o fungování Evropské unie, jak je vykládá Soudní dvůr Evropské unie,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Komise se zmocňuje, aby jménem Evropské unie jednala o změnách dohody o silniční nákladní dopravě, včetně doby jejího trvání.

Článek 2

Směrnice pro jednání jsou stanoveny v příloze.

Článek 3

Jednání se povedou v konzultaci s [název zvláštního výboru vloží Rada].

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Komisi.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*