



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 5. marts 2024
(OR. en)

7304/24

LIMITE

TRANS 129
RELEX 275

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	5. marts 2024
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2024) 117 final
Vedr.:	Henstilling med henblik på RÅDETS AFGØRELSE om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om ændring af aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport af 29. juni 2022

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2024) 117 final.

Bilag: COM(2024) 117 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 5.3.2024
COM(2024) 117 final

SENSITIVE*

Henstilling med henblik på

RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om ændring af aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport af 29. juni 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>

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR HENSTILLINGEN

Kommissionen henstiller hermed, at Rådet giver bemyndigelse til at indlede forhandlinger om ændring af aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport, der blev undertegnet i Lyon den 29. juni 2022¹ (i det følgende benævnt "aftalen"), herunder om videreførelse af aftalen, udpeger Kommissionen som Unionens forhandler, giver forhandleren direktiver og udpeger et særligt udvalg, som forhandlingerne skal føres i samråd med.

2. BAGGRUND

1.1. Resumé af aftalen

Formålet med aftalen er på baggrund af virkningerne af Ruslands ulovlige angrebskrig mod Ukraine og de alvorlige forstyrrelser, som den afstedkommer for alle Ukraines transportformer, midlertidigt at lette vejgodstransporten mellem og gennem Den Europæiske Union og Ukraine ved at tildele yderligere rettigheder til transit og godstransport. Den omfatter også foranstaltninger, som skal fremme anerkendelsen af førerdokumenter. Aftalen anvendes indtil videre indtil den 30. juni 2024². Den erstatter foreløbigt de markedsadgangsrettigheder, der følger af bilaterale transportaftaler mellem medlemsstaterne og Ukraine.

1.2. Aftalens virkninger

Da Kommissionen i januar 2023 foreslog Rådet at forlænge aftalen, fremlagde den data, der bekræftede, at aftalen havde bidraget til at muliggøre eksport af ukrainske landbrugsprodukter via solidaritetsbanerne. På daværende tidspunkt var Sortehavsinitiativet vedrørende korn stadig i kraft, men det blev vurderet, at aftalen havde suppleret eksporten via Sortehavet og dermed bidraget til den globale fødevarerikkerhed og til at holde gang i Ukraines økonomi selv under krigstid. Rusland har siden trukket sig definitivt ud af Sortehavsinitiativet. Foruden den ukrainske eksport af korn letter aftalen eksporten af andre varer end landbrugsprodukter, især industriprodukter, som ikke kunne eksporteres inden for rammerne af Sortehavsinitiativet. Der er imidlertid stadig behov for eksport- og importruter via EU, eftersom den Sortehavskorridor, som Ukraine ensidigt oprettede i august 2023, ikke er tilstrækkelig til at dække landets bredere import- og eksportbehov, herunder leveringen af militær og humanitær bistand samt brændstof, og konstant er udsat for russiske angreb.

I den forbindelse er solidaritetsbanerne, hvor vejtransport spiller en vigtig rolle – især gennem landkorridorerne med Polen, Slovakiet, Ungarn og Rumænien – blevet Ukraines livline, da de muliggør eksport af landbrugsprodukter, hvilket bidrager til den globale fødevarerikkerhed, og udgør den primære mulighed for eksport af andre ukrainske varer (f.eks. jern og stål), samt

¹ EUT L 179 af 6.7.2022, s. 4.

² EUT L 123 af 8.5.2023, s. 36.

for at Ukraine kan importere alle de varer, landet har behov for (herunder brændstof og humanitær bistand).

Mellem maj 2022 og udgangen af januar 2024 har solidaritetsbanerne gjort det muligt for Ukraine at eksportere omkring 122 mio. ton varer (68 mio. ton landbrugsprodukter og omkring 54 mio. ton ikkelandbrugsprodukter) og at importere omkring 45 mio. ton varer.

Handelen via solidaritetsbanerne siden maj 2022 anslås at beløbe sig til en samlet værdi af ca. 139 mia. EUR, hvoraf den ukrainske eksport tegner sig for omkring 46 mia. EUR og den ukrainske import for omkring 93 mia. EUR.

I 2023 eksporterede Ukraine omkring 40 mio. ton landbrugsprodukter og omkring 30 mio. ton ikkelandbrugsprodukter via solidaritetsbanerne til en samlet værdi af ca. 24 mia. EUR. I 2023 importerede Ukraine omkring 27 mio. ton varer via solidaritetsbanerne, herunder omkring 3 mio. ton landbrugsprodukter og omkring 24 mio. ton ikkelandbrugsprodukter, til en samlet værdi af omkring 53 mia. EUR.

Vejtransport er helt afgørende for samhandelen mellem EU og Ukraine via solidaritetsbanerne. Dette gælder især ved import af værdifulde ikkelandbrugsprodukter, idet tæt ved 50 % af denne type varer blev importeret til Ukraine ad landevej i 2023 og tegnede sig for mere end 75 % af den ikkelandbrugsrelaterede import målt på værdi.

De oplysninger, som Kommissionen har indsamlet, siden aftalen blev forlænget den 16. marts 2023, bekræfter, at aftalen stadig er væsentlig for Ukraines økonomi og er afgørende for EU's eksport til Ukraine.

- Ifølge Eurostat steg omfanget af Ukraines eksport ad landevej til EU betydeligt efter aftalens ikrafttrædelse, dvs. med ca. to tredjedele målt i transporteret volumen og med ca. en tredjedel målt i værdi. Målt i absolutte tal blev der eksporteret mere end 300 000 yderligere ton varer til EU hver måned som følge af aftalen (873 000 ton pr. måned i snit mellem juli 2022 og september 2023 i forhold til 528 000 ton pr. måned før aftalen mellem januar 2020 og juni 2022). Samtidig udgør værdien af den månedlige yderligere eksport ca. 250 mio. EUR om måneden (953 mio. EUR i snit i forhold til 702 mio. EUR pr. måned før aftalen).
- Tallene viser, at optimeringen af vejkapaciteten var medvirkende til at fremme alternative korridorer til eksport af korn og andre produkter til EU og tredjelande og til at hjælpe den ukrainske økonomi, idet den har gjort det muligt at transportere nødvendige varer, når de traditionelle transportruter i området ikke kunne benyttes som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine.
- Målt i volumen svarer stigningen i Ukraines import fra EU nogenlunde til stigningen i eksporten, nemlig ca. 300 000 ton pr. måned (810 000 ton i snit i samme periode i forhold til 509 000 ton før aftalen). Målt i værdi er Ukraines import imidlertid steget næsten trefoldigt i forhold til eksporten, idet værdien af Ukraines import er steget med 700 mio. EUR pr. måned (2 430 mio. EUR i snit i forhold til 1 695 mio. EUR pr. måned før aftalen), mens eksporten er steget med 250 mio. EUR.
- Samlet set er den nuværende eksport steget med omkring 380 000 ton og 900 mio. EUR i forhold til det månedlige gennemsnit før ratificeringen af aftalen. Værdien af transportererede EU-varer til Ukraine ad landevej er således fortsat med at stige siden aftalens ikrafttrædelse.
- Aftalen har derfor spillet en afgørende rolle med hensyn til at øge EU's handelsbalance med Ukraine med 500 mio. EUR om måneden.

- For de fleste medlemsstaters vedkommende kan denne positive udvikling også ses på nationalt plan (igen over samme periode), og virkningen har været særlig positiv for de medlemsstater, der grænser op til Ukraine. Den polske eksport ad landevej til Ukraine steg med 72 % efter aftalen, mens importen ad landevej fra Ukraine steg med 49 %, den slovakiske eksport ad landevej til Ukraine steg med 120 %, mens importen ad landevej steg med 46 %, og den rumænske eksport ad landevej til steg med 163 %, mens importen ad landevej steg med 72 %. Ungarn er det eneste land, hvor der kan konstateres en forringelse af handelsbalancen, idet eksporten ad landevej faldt med 1,5 %, mens importen ad landevej steg med 7 %.
- Vejtransportens betydning fremgår også tydeligt af det forhold, at 80 % af Ukraines brændstofimport fra EU foregik ad landevej. Samtidig transporteres ca. 70 % af de lægemidler, der importeres fra EU til Ukraine, ad landevej, og ca. 80 % af Ukraines samlede import af lægemidler blev transporteret gennem EU ad landevej.
- Eftersom Rusland har trukket sig ud af Sortehavsinitiativet og i lyset af landets fortsatte bestræbelser på at ødelægge eller true havnene i Odessa og langs Donaufloren, spiller landkorridorerne fortsat en afgørende rolle, ikke kun for korn, men også i høj grad for alle de andre produkter, som Ukraine har brug for eller eksporterer.
- I august 2023 oprettede Ukraine en søkorridor i Sortehavet med henblik på hovedsageligt at eksportere korn. Denne korridor udsættes dog løbende for russiske angreb. Korridoren har en anslået kapacitet på 30 mio. ton om året, mens Sortehavskapaciteten før krigen var på omkring 150 mio. ton om året. Selv om denne korridor er et værdifuldt element i eksporten af korn, kan den ikke erstatte vejtransporten af alle de andre varer, der ikke kan transporteres via Sortehavet.
- Adskillige medlemsstater har meddelt stigninger i antallet af ukrainske køretøjer på deres område (Bulgarien, Tjekkiet, Ungarn, Polen, Slovakiet og Slovenien). Vejtransportvirksomhederne i disse medlemsstater har rapporteret om tab af markedsandele i forbindelse med handelen med Ukraine, som ifølge nogle af virksomhederne skyldes de ukrainske transportvirksomheders lavere driftsomkostninger. Vejtransportoperationer til og fra Ukraine udgør i snit dog kun en lille del af EU-transportvirksomhedernes forretning. Selv om der kan mærkes en indvirkning på markedet på lokalt plan, er der således intet bevis for, at aftalen har forårsaget nogen større forvridning af medlemsstaternes og Unionens vejtransportmarkeder.

1.3. Behov for ændring af aftalen.

Selv om aftalen er afgørende for Ukraine og har meget positive virkninger for EU, har flere medlemsstater inden for de seneste måneder udtrykt bekymring over gennemførelsen af aftalen og dens mulige indvirkning på vejtransportsektoren på lokalt plan. Disse bekymringer blev drøftet på mødet i Det Blandede Udvalg den 18. december 2023, hvor det blev konkluderet, at de forhold, der lå til grund for aftalen, fortsat gør sig gældende. Parterne har dog noteret sig flere problemer i forbindelse med anvendelsen og gennemførelsen af aftalen.

Disse knytter sig i første omgang til de vanskeligheder, som parternes kontrolmyndigheder kan have ved at håndhæve aftalen. Eftersom licenser er fuldt digitaliserede i Ukraine, og medlemsstaterne ikke har adgang til de ukrainske databaser, er det i forbindelse med en

vejkontrol ikke altid let at kontrollere, at den pågældende ukrainske lastbil tilhører en vejtransportoperatør, der er godkendt til at udføre international transport. Det kan ligeledes være vanskeligt ved første øjekast at skelne mellem operationer, der er omfattet af aftalen, og operationer, der udføres i henhold til andre transportaftaler såsom CEMT-konventionen. Endelig vil det i forbindelse med kørsel uden last skabe større retssikkerhed for vejgodsttransportoperatørerne og lette vejkontrollen, hvis føreren er i besiddelse af specifikke dokumenter, der attesterer, at en given kørsel uden last foretages i forbindelse med transit eller bilateral kørsel, som det kræves for kørsel uden last i henhold til aftalen.

Andre spørgsmål vedrører skærpet gennemførelse af aftalen. Det omfatter navnlig vejgodsttransportoperatørernes opfyldelse af deres forpligtelser med hensyn til de operationer, der er omfattet af aftalen, svig eller forfalskning af førerdokumenter og gentagne og vedvarende alvorlige trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser. Det omfatter også den måde, hvorpå de ukrainske myndigheder underretter medlemsstaterne om en forlængelse af førerdokumenternes gyldighed.

Der er derfor behov for begrænsede ændringer af aftalen for at lette håndhævelsen heraf og styrke gennemførelsen.

Nogle medlemsstater bragte også aftalens mulige indvirkning på transportsektoren op på mødet i Rådet den 4. december 2023 og i forbindelse med forberedelserne til mødet i Det Blandede Udvalg den 18. december 2023. Det fremgik af deres betænkeligheder, at der er behov for bedre samarbejde og bedre udveksling af data og oplysninger mellem parterne for at forbedre vurderingen af aftalens virkemåde. Nogle af de medlemsstater, der grænser op til Ukraine, og visse transportsammenslutninger udtrykte bekymring over aftalens indvirkning på visse segmenter af de nationale transportmarkeder, som allerede var stærkt påvirket af krigen i Ukraine og dermed af sanktionerne mod Rusland og Belarus samt de to landes modreaktioner.

Det foreslås derfor også at indføre en ny beskyttelsesklausul for de tilfælde, hvor aftalen forårsager en alvorlig forstyrrelse af det nationale vejtransportmarked på et geografisk område i en af parterne, og at give Det Blandede Udvalg beføjelse til i ekstraordinære situationer at træffe afgørelse om suspension af aftalen.

Samtidig og i betragtning af ovennævnte ændringer, som skal forhandles, er det nødvendigt at forlænge aftalen³ af følgende årsager:

- For det første har overvågningen af aftalen vist, at aftalen har spillet en afgørende rolle i forbindelse med solidaritetsbanerne, og at den dermed har været en livline for den ukrainske økonomi og bidraget til den globale fødevarerikkerhed i lyset af Ruslands blokade af de ukrainske havne i Sortehavet. Selv om Rusland trak sig ud af FN's Sortehavsinitiativ vedrørende korn i juli 2023, har Ukraine formået at oprette en korridor i Sortehavet hovedsagelig til eksport af korn. Denne ny korridor har en betydelig kapacitet, men udsættes løbende for angreb fra Rusland. Solidaritetsbanerne, og herunder vejtransportruterne gennem EU, er derfor afgørende for Ukraines eksport og import.
- For det andet har aftalen lettet eksporten af ikkelandbrugsprodukter fra Ukraine, som ikke er omfattet af den ukrainske Sortehavskorridor.

³ I henhold til aftalens artikel 7, stk. 2 og 5, kan Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen, træffe afgørelse om forlængelse af aftalen. Da Det Blandede Udvalg imidlertid ikke kan træffe afgørelse om de ændringer, der vedrører styrkelse af gennemførelsen af aftalen og indførelse af en ny beskyttelsesklausul, anmoder Kommissionen af procesøkonomiske årsager også Rådet om tilladelse til at forhandle forlængelsen af aftalen.

- For det tredje har aftalen også været afgørende for at sikre Ukraine adgang til den import, landet har brug for, herunder brændstof og humanitær bistand. Den har således lettet eksporten fra EU til Ukraine og er derfor også til gavn for EU.
- For det fjerde udgør vejtransportoperationer til og fra Ukraine i snit kun en lille del af EU-transportvirksomhedernes forretning. Selv om der kan mærkes en indvirkning på markedet på lokalt plan, som kræver yderligere overvågning (se afsnit 2.4), er der intet bevis for, at aftalen har forårsaget nogen større forvridning af det overordnede vejtransportmarked i EU. Udsagnet om, at aftalen ikke udgør en konkurrencemæssig trussel for EU's transportoperatører, er derfor stadig gyldigt. Dette vil sandsynligvis ikke ændre sig i løbet af den foreslåede forlængede periode.

Det forekommer nødvendigt at videreføre aftalen i mindst 18 måneder, fordi de vilkår, der lå til grund for indgåelsen af den oprindelige aftale, fortsat består og sandsynligvis stadig vil bestå i nogen tid. Den russiske angrebskrig mod Ukraine er ikke ophørt, og de fleste observatører forventer ikke nogen afslutning herpå inden for den nærmeste tid.

Derfor bør der foretages følgende ændringer af aftalen:

- Videreførelse af aftalen.
- Indførelse af foranstaltninger til at afhjælpe de konstaterede vanskeligheder ved at anvende aftalen.
- Indførelse af en klausul, der giver begge parter mulighed for at suspendere aftalen helt eller delvist eller træffe andre beskyttelsesforanstaltninger inden for rammerne af aftalen på et geografisk område i en periode på højst tre måneder i tilfælde af alvorlige forstyrrelser af vejtransportmarkedet i det pågældende geografiske område. Enhver foranstaltning, der træffes i medfør af denne klausul, skal meddeles af Kommissionen på Unionens vegne til den anden aftalepart. En suspension af aftalen baseres på en rådsafgørelse i medfør af artikel 218, stk. 9, i TEUF, vedtaget på forslag af Kommissionen eller på eget initiativ eller som følge af en anmodning fra en medlemsstat.
- Indførelse af en klausul, der udvider Det Blandede Udvalgs beføjelser ved at give det mulighed for at træffe afgørelse om midlertidig suspension af aftalen, hvis der er solid og klar dokumentation for, at aftalens formål tydeligvis ikke længere opfyldes.
- Nedsættelse af en særlig ad hoc-arbejdsgruppe, som skal føre tilsyn med gennemførelsen af disse foranstaltninger og lette den praktiske gennemførelse af aftalen, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 9 i Det Blandede Udvalgs forretningsorden vedrørende overvågning af aftalen⁴.

3. SAMMENHÆNG MED UNIONENS POLITIK PÅ ANDRE OMRÅDER

De ændringer, der skal forhandles, vil ikke ændre de grundlæggende elementer af aftalen, som fortsat vil være i fuld overensstemmelse med EU's gældende politik for eksterne forbindelser med Ukraine. Aftalen vil også være i fuld overensstemmelse med den associeringsaftale, der blev undertegnet mellem Unionen og Ukraine den 27. juni 2014.

⁴ EUT L 123 af 8.5.2023, s. 32.

4. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Det proceduremæssige retsgrundlag for en afgørelse om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om en aftale – herunder en aftale om ændring af en eksisterende aftale – mellem Unionen og et tredjeland og om udstedelse af direktiver til forhandleren er artikel 218, stk. 3 og 4, i TEUF.

- **Unionens kompetence**

I artikel 216, stk. 1, i TEUF fastsættes:

"Unionen kan indgå en aftale med et eller flere tredjelande eller en eller flere internationale organisationer, når der i traktaterne er fastsat bestemmelser herom, eller når indgåelsen af en aftale enten er nødvendig for i forbindelse med Unionens politikker at nå et af de mål, der er fastlagt i traktaterne, eller er foreskrevet i en juridisk bindende EU-retsakt eller kan berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde."

Aftalen blev indgået med henblik på inden for rammerne af Unionens politikker at nå et af de mål, der er fastsat i traktaterne, nemlig at gennemføre Unionens transportpolitik inden for landtransport, særligt med henblik på markedsadgang i forbindelse med international godstransport ad landevej mellem Unionen og Ukraine. Indgåelsen af aftalen er fastsat i artikel 136 i associeringsaftalen med Ukraine.

Forslaget vedrører indledningen af forhandlinger om ændring af aftalen med henblik på dels at forlænge aftalen og samtidig sikre en bedre, mere retfærdig og kontrolleret gennemførelse af dens væsentligste bestemmelser, dels at lette håndhævelsen på hver af parternes område.

De ændringer, der skal forhandles, omfatter en videreførelse af aftalen, herunder en forlængelse af dens varighed, og indførelse af passende foranstaltninger til at afhjælpe de konstaterede vanskeligheder med anvendelsen af aftalen.

De berører ikke aftalens anvendelsesområde, de er forenelige med aftalens politiske mål, og de ændrer ikke Unionens kompetencer i den forbindelse.

Aftalen blev indgået mellem Ukraine og Unionen.

Unionen har derfor beføjelse til at indgå en international aftale om ændring af den gældende aftale med Ukraine om vejtransport.

- **Kommissionens forpligtelse til at gennemføre høringer**

Under hensyn til Domstolens dom af 16. juli 2015 i sag C-425/13⁵ om præcisering af de forskellige institutioners rolle med henblik på anvendelsen af artikel 218, stk. 2 og 4, i TEUF i overensstemmelse med principperne om institutionel ligevægt og gensidigt loyalt samarbejde, der er fastsat i artikel 13, stk. 2, i TEU, bør aftalen afspejle disse præciseringer.

Kommissionen bør give Rådet og det af Rådet udpegede særlige udvalg alle de oplysninger, der er nødvendige, for at de kan følge forhandlingernes forløb, herunder navnlig de annoncerede retningslinjer og de positioner, som de andre parter fremsætter under hele forhandlingsforløbet. Kommissionen rapporterer skriftligt til Rådet og det af Rådet udpegede

⁵ ECLI:EU:C:2015:483.

særlige udvalg om resultatet af forhandlingerne på en måde, som gør det muligt for Rådet af udøve sine institutionelle beføjelser.

For at opfylde forpligtelsen til at respektere den institutionelle ligevægt i artikel 13, stk. 2, i TEU og den forpligtelse, der er fastsat i artikel 218, stk. 10, i TEUF, vil Kommissionen underrette Europa-Parlamentet i samme omfang.

- **Proportionalitetsprincippet**

Henstillingen er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende grunde:

De ændringer, der skal forhandles, ændrer ikke aftalens anvendelsesområde og er begrænset til de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre en retfærdig og mere kontrolleret gennemførelse heraf. Forlængelsen er tidsbegrænset og af en rimelig varighed.

Den ekstra administrative eller finansielle byrde, som ændringerne kan indebære, er strengt begrænset til, hvad der er nødvendigt for at overvåge gennemførelsen af aftalen, og opvejes af den videreførelse af aftalen, som de muliggør, og den mindske af den administrative byrde, som den indebærer for såvel branchen som medlemsstaterne.

5. **VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Henstillingen har ingen virkninger for Unionens budget.

6. **ANDRE FORHOLD**

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Forhandlingerne føres i samråd med et særligt udvalg.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i henstillingen**

De specifikke bestemmelser er fastsat i bilaget til henstillingen med henblik på Rådets afgørelse.

Henstilling med henblik på

RÅDETS AFGØRELSE

om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede forhandlinger om ændring af aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport af 29. juni 2022

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 218, stk. 3 og 4,

under henvisning til aftalen mellem Den Europæiske Union og Ukraine om vejgodstransport af 29. juni 2022⁶ (herefter "aftalen"),

under henvisning til henstilling fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der bør indledes forhandlinger med henblik på at indgå en aftale om ændring af aftalen, herunder dens varighed.
- (2) Kommissionen bør udpeges som forhandler.
- (3) Forhandlingerne bør føres af Kommissionen i samråd med [navnet på det særlige udvalg indsættes af Rådet] og i overensstemmelse med institutionernes respektive roller som fastsat i artikel 13, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Union og artikel 218 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde som fortolket af Den Europæiske Unions Domstol —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Kommissionen bemyndiges herved til på Unionens vegne at føre forhandlinger om ændring af aftalen, herunder dens varighed.

Artikel 2

Forhandlingsdirektiverne er fastsat i bilaget.

Artikel 3

Forhandlingerne føres i samråd med [navnet på det særlige udvalg indsættes af Rådet].

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen.

⁶ EUT L 179 af 6.7.2022, s. 4.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand

